30 OCT. 1975

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa
BIBLIOTHÈQUE DE DROIT
U.d'O.
O.U.
LAW LIBRARY

DOCUMENTS DE LA SESSION

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS
University of Ottawa

VOLUME 4.

TROISIÈME SESSION DU QUATRIÈME PARLEMENT

DU

CANADA.

SESSION 1880-81.

VOLUME XIV.

IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON, OTTAWA.

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

VOL. XIV.—SESSION 1880-81.

PAR ORDRE ALPHABÉTIQUE.

A — N°

Acte relatif à la meilleure administration de la justice, 1878 141
Affaires des sauvages, rap. du départem. des.. 14
Agents, Londres 16
Agriculture, rapport du ministère de l'. 12
Aide aux Irlandais 76
Arpenteurs fédéraux 87
Association co-opérative, officiers des douanes 69
Assurances 13
Auditeur-général, rapport de l' 8

B

Baie d'Hudson, compagnie de la 111
do navigation de la 111*b*
Banques, listes des actionnaires 27
Banques d'épargnes 22
Baptêmes, mariages, etc 77
Beauharnois, canal 91
Bibliothécaire, rapport du 15
Blé moulu 59
Bodwell, E. V. 60
Boston, port d'hiver 133
Bureau de poste, Dominion City 135
Bureau d'enregistrement de Montréal 94
Burlington, baie de, pont du canal 131

C

Canadien du Pacifique, chemin de fer 23
Cap Tourmente, chemin de fer du 102
Cap Traverse, do 102
Cascumpec, port de 127
Cautionnements et obligations 30
Charybdis, corvette à vapeur 66
Chemins de fer, anciens comptes de construct... 5*a*
Chemin de fer de l'Ile, C. B. 49
Chemins de fer et canaux, rapport du ministère des 5
Cie anglo-canad. de prêts et de placements.... 123
Collège militaire, gradués du 101
Commerce et de la navigation, tableaux du.... 2
Commission du service civil, rapport de la..... 113
Commission géologique 32
Comptes publics 1
Concessions de terre, Manitoba 20
Cour Suprême et d'Echiquier 46

D — N°

Débats, chambre des communes 120
Dépenses des délégués 110
Dépenses imprévues 19
Destitutions, service public 17
Directeur-général des postes, rapport du 7

E

Eagan, J. B. 108
Emigration, Irlande au Nord-Ouest 68
do *viâ* Sarnia et Windsor 67
Esquimalt et Nanaimo, chemin de fer d' 139
Estimations, service public 1
do département de l'intérieur 88
Emigrants, Manitoba 109
Evaluation de marchandises, douanes 64
Exportation de bestiaux 41

F

Frais de route 110
Frontières, Ontario et Québec 73

G

Gradués du collège militaire 101
Grain, *viâ* Halifax, tarif 61
Guides, N.-O 44

H

Halifax commission d' 104
Hamilton, Cie de colonisation d', N.-O 21*m*
Hareng fumé, inspection du 43
Houille importée 118

I

Ile du P.-Edouard, accident sur ch. de fer de l'.. 71
Intercolonial, chemin de fer 36
Intérieur, rapport du ministère de l' 3
do ministère de l', estimations 88

J No.

Jardin du Château, Québec 112
Juge de Leeds et Grenville 145
Juges, allocation de retraite 55

L

Lac Erié, relèvements 130
Lachine, canal 29
LeSueur, M., mise à la retraite 96
Limites à bois, Territoires du N.-O. 86
do Québec 42
Lislois, Joseph C 140
Locomotives, achat de 51
Londres, agents de 16
Luard, major général, appointements du 57
do do plaintes contre le 82

M

Magistrats de police, appointements des 79
Mandats spéciaux 18
Mandats sur la poste 132
do Dominion City 135
do Montréal 115
do Parkhill 37
do Prescott 126
do Sorel 114
Manitoba, société de colonisation 21*l*
do lac 119
do terrains réservés à la colonisation 20
do et territoires du N.-O 21
Manque d'approvisionnements, N.O. 85
Marine et pêcheries, rapport de la 11
Meaford, port de 144
Mesures législatives sur la santé publique 98
Milice, rapport du ministère de la 9
Minerai de fer 83
Minerai de fer et d'or 40
Mise à la retraite 25

N

Naufrages dans les eaux canadiennes 84
Naufrages et remorquage, eaux intérieures 50
New Carlisle, port de 92
Nicolet, rivière 137

P

Paris, exposition 75
Pêcheries, statistique des 54
do permis de 99
Pénitenciers, rapport sur les 65
Phare flottant de la Traverse 81
Pisciculture, Newcastle 134
Pointe Saint-Pierre-les-Becquets 122
Pois et mesures 39
Poisson salé, Shelburne 38
Police à cheval, approvisionnements 45
Police fédérale, dépense de la 97
Pont du chemin de fer de la Chaudière 124
Ponts, fer pour 62
Pont suspendu, "Union", Ottawa 146
Port d'hiver, Boston 133
Port-Hood, quai de 143
Projet de loi accordant une prime d'encourag. pour les navires construits en France 89
Publicité, gouvernement 107

Q No.

Québec et du lac Saint-Jean, chemin de fer de 70
Q., M., O. et O. acquisition du chemin de fer de 142

R

Recensement ..... 28 et 103
Recettes et dépenses 24
do paiements 80
Remises de droits sur des articles 63
Réserve de terres publiques, N.O. 21*n*
Revenu de l'intérieur, rapport du minist. du 4
Ristigouche, passeur 93
Riz et poudre, C.B. 117
Rondeau, port de Refuge 34
Ryland, G. H 94

S

Saint-François, rivière 74
Saint-Vincent-de-Paul, pénitencier de 121
Sauvages, territoires du N.-O 85
Secrétaire d'Etat, rapport du 10
Selkirk, traverse de, chemin de fer C. du P. 21*j*
Service de sauvetage 72
Service postal, rive nord 95
Shelburne, officier des pêcheries 53
Shippegan, N.-B., brise-lames 100
Souris-ouest, brise-lames 138
Statistique des chemins de fer 5*t*
Statuts du Canada, distribution des 35
Squatters, récif de la Pointe Pelée 106
Sucres, *viâ* Halifax 26

T

Tabac canadien 31
Terrains de chemin de fer, C.B. 210
Terres de la Col.-Britann., ch. de fer C. du P. 21*k*
Territoires du Nord-Ouest—Nouveaux noms 105
Thames River, relèvements 48
Toile cirée pour fenêtres 125
Toronto, port de 130
Traducteurs français 78
Travaux judiciaires, Québec 56
Travaux publics, rapport du ministère des 6
Tuck, S. P 90

U

Université Laval 47

V

Vallée de la Trent, canal de la 52
Vankleek Hill, maître de poste 128

W

Wiarton, port de 116
Williamsburgh, canal de 58
Wilson, Major C 33

Y

Yamaska, rivière 129

LISTE DES DOCUMENTS DE LA SESSION.

CLASSÉS PAR ORDRE NUMÉRIQUE ET EN VOLUMES.

MATIÈRES DU VOLUME N° 1.

Nos

1..... COMPTES PUBLICS :—Pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

BUDGET DU CANADA, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1882.

Budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1881.

Autre budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1881.

Budget supplémentaire des sommes nécessaires au service du Canada, pour l'exercice qui se terminera le 30 juin 1882.

MATIÈRES DU VOLUME N° 2.

2..... COMMERCE ET NAVIGATION :—Tableaux du commerce et de la navigation du Canada, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880, compilés des rapports officiels.

MATIÈRES DU VOLUME N° 3.

3..... INTÉRIEUR :—Rapport du ministère de l', pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

4..... REVENU DE L'INTÉRIEUR:—Rapports, états et statistique du revenu de l'intérieur du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

SUPPLÉMENT n° 1 :—Statistique des canaux pour la fin de la saison de navigation de 1880.

SUPPLÉMENT n° 2 :—Poids et mesures, 1880.

SUPPLÉMENT n° 3 :—Falsification des substances alimentaires, pour 1880.

MATIÈRES DU VOLUME N° 4.

5 ..... CHEMIN DE FER ET CANAUX :—Rapport annuel du ministre des chemins de fer et canaux, pour l'exercice 1879-80, sur les travaux placés sous son contrôle.

5a..... Réponse à un ordre ; état donnant les noms des diverses personnes auxquelles a été payée la somme de $23,931, citée à la page 18 du rapport du ministre des chemins de fer pour l'année expirée le 30 juin 1880, comme montant total payé pour "construction de voies ferrées, anciens comptes" (*Pas imprimée.*)

5b..... Rapports, statistique des chemins de fer du Canada, et capital, trafic et frais d'exploitation des chemins de fer du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

Nos

6..... TRAVAUX PUBLICS :—Rapport annuel du ministre des travaux publics, pour l'exercice 1879-80, sur les travaux placés sous son contrôle.

7..... DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES :—Rapport du directeur général des postes, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

MATIÈRES DU VOLUME N° 5.

8..... AUDITEUR GÉNÉRAL :—Rapport de l'auditeur général sur les crédits ouverts pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

9..... MILICE :—Rapport sur l'état de la milice du Canada, pour l'exercice 1880.

10..... SECRÉTAIRE D'ETAT :—Rapport du secrétaire d'Etat du Canada, pour l'exercice terminé le 31 décembre 1880.

MATIÈRES DU VOLUME N° 6.

11..... MARINE ET PÊCHERIES :—Treizième rapport annuel du ministre de la marine et des pêcheries, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

SUPPLÉMENT n° 1 :—Rapport du président du bureau d'inspection des bateaux à vapeur, etc., pour l'année terminée le 31 décembre 1880.

SUPPLÉMENT n° 2 :—Rapport du commissaire des pêcheries, pour l'année expirée le 31 décembre 1880.

MATIÈRES DU VOLUME N° 7.

12..... AGRICULTURE :—Rapport du ministre de l'agriculture du Canada, pour l'année de calendrier 1880.

13..... ASSURANCES :—Relevé et état des assurances pour 1880, et rapport du surintendant pour 1879.

MATIÈRES DU VOLUME N° 8.

14..... AFFAIRES DES SAUVAGES :—Rapport annuel du ministère des affaires des Sauvages du Canada, pour l'année terminée le 31 décembre 1880.

15..... BIBLIOTHÈQUE DU PARLEMENT :—Rapport du bibliothécaire sur l'état de la bibliothèque.

16..... AGENTS À LONDRES :—Réponse à ordre, état indiquant les sommes d'argent que les agents à Londres avaient en mains dans les premiers jours de chaque mois des années 1876, 1877, 1878 et 1879, et faisant mention du taux de l'intérêt alloué sur ces sommes.

17..... DESTITUTIONS :—Réponse à ordre ; noms des personnes qui ont été destituées, déplacées ou déchargées, depuis le 13 février 1879, ainsi que les motifs de ces déplacements ou mises à la retraite.

18..... MANDATS SPÉCIAUX :—Etats des mandats spéciaux émis par le gouverneur général, conformément à l'acte 41 Victoria, chapitre 7, section 32.

19..... DÉPENSES IMPRÉVUES :—Etat des paiements portés aux dépenses imprévues, en vertu d'arrêtés du conseil, depuis le 1er juillet 1880, jusqu'à date, conformément à l'acte 43 Victoria, chapitre 10, cédule B.

20..... TERRAIN RÉSERVÉ A LA COLONISATION, MANITOBA :—Réponse à ordre ; demandes faites pour obtenir des concessions de terre dans la partie affectée à la colonisation, dans la paroisse de Saint-Pierre, Manitoba ; copie de la preuve faite relativement aux droits de feu le chef Pegnis sur des terrains situés dans la dite paroisse. (*Pas imprimée*).

Nos

21..... MANITOBA ET TERRITOIRE DU NORD-OUEST :—Réponse à ordre ; état indiquant les quantités de terres vendues par le gouvernement du Canada dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest ; aussi, la quantité de terres octroyées gratuitement ou autrement.

21*a*..... Réponse à ordre ; annonces publiées depuis l'arrivée au pouvoir de l'administration actuelle, au sujet de l'établissement ou de la vente des terres publiques dans aucune partie du Manitoba ou du Nord-Ouest.

21*b*..... Réponse à adresse ; correspondance concernant la vente de grandes étendues de terrain dans le Nord-Ouest à M. Brassey ou à tout autre particulier, et la description de toute telle étendue de terrain. (*Pas imprimée.*)

21*c*..... Réponse à ordre ; chiffre total d'acres de terre vendus et pris à titre de *homesteads* et sujets au droit de préemption, à dater de l'acquisition du Nord-Ouest jusqu'au 31 octobre dernier, et le montant total qui en a été perçu en argent.

21*d*.... Réponse à adresse ; copie de tous arrêtés du conseil accordant des octrois de terre dans le Nord-Ouest à aucune compagnie de chemin de fer autre que celle du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba ; aussi, de la route ou terminus des dits chemins de fer. (*Pas imprimée.*)

21*e*..... Réponse à adresse ; copie de l'arrêté du conseil octroyant environ 1,328,000 acres de terre dans le Nord-Ouest à la compagnie du chemin de fer de Colonisation du Sud-Ouest du Manitoba ; aussi, de la route ou du terminus du chemin de fer.

21*f*..... Réponse à adresse ; correspondance ou documents non encore produits, touchant toute vente de terrains dans le Nord-Ouest à quelque compagnie de chemin de fer.

21*g*.... Réponse à ordre ; état faisant connaître le montant d'argent affecté chaque année au service des terres fédérales, et les sommes dépensées pour arpentages et pour administration.

21*h*..... Réponse à ordre ; état donnant l'étendue des terres à présent arpentées dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, les frais de tel arpentage à la date du 30 juin et du 1er novembre derniers ; le nombre d'arpenteurs employés et le nombre moyen de lots arpentés.

21*i*..... Réponse à ordre ; statistique et autres informations sur lesquelles ont été basés les plans et les prix adoptés en 1879 pour les ventes des terres de chemins de fer et de préemption, et maintenant en vigueur. (*Pas imprimée.*)

21*j*..... TRAVERSE À SELKIRK, C. P. C. :—Réponse à ordre ; correspondance relative aux réclamations présentées par des particuliers dont les terres ont été expropriées pour la traverse du chemin de fer du Pacifique canadien à Selkirk. (*Pas imprimée.*)

21*k*.... TERRES DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE, C. P. C. :—Réponse à adresse ; arrêtés du conseil et correspondance échangée avec le gouvernement de la Colombie-Britannique, concernant les terres qui sont ou qui doivent être affectées à la construction du chemin de fer du Pacifique dans cette province.

21*l*..... SOCIÉTÉ DE COLONISATION, MANITOBA :—Réponse à ordre ; documents échangés soit entre le département de l'intérieur, à Ottawa, et le bureau des terres, à Winnipeg, ou le président de la Société de colonisation du Manitoba, se rattachant à l'octroi ou à l'échange des réserves de la dite société aussi bien qu'aux difficultés survenues en 1877 à propos de l'établissement du township Taché. (*Pas imprimée.*)

21*m*... SOCIÉTÉ DE COLONISATION DE HAMILTON, N.-O. :—Réponse à adresse ; correspondance concernant la demande faite par des colons établis sur des terres réservées pour la société de colonisation de Hamilton, dans le district de la Queue d'Oiseau, à l'effet qu'il leur soit permis de prendre des terres sujettes au droit de préemption, à un dollar par acre. (*Pas imprimée.*)

21*n*..... RESERVE DE TERRES PUBLIQUES, N.-O :—Réponse à adresse ; ordres en conseil en vertu desquels le gouvernement a réservé des terres publiques au Manitoba pour le bénéfice des Métis ou des Sauvages qui y résidaient avant que le gouvernement eût obtenu le contrôle des territoires du Nord-Ouest ; aussi, celles qui ont été réservées pour des Cités de steamers, des Mennonites, des Islandais, etc. (*Pas imprimée.*)

21*o*..... TERRAINS DE CHEMIN DE FER, C.-B. :—Réponse à adresse ; correspondance et télégrammes échangés entre M. J. W. Trutch et le gouvernement, concernant les terrains de chemins de fer dans la Colombie-Britannique. (*Pas imprimée.*)

Nos

22..... BANQUES D'ÉPARGNES :—Trois minutes approuvées en conseil relativement à l'administration des banques d'épargnes et au mode de calculer les taux d'intérêt accordés sur les dépôts dans les banques, etc., etc.

23 ..... CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN :—Mémoire sur le coût estimatif de la construction de certaines sections du chemin de fer du Pacifique canadien ; aussi, un état du coût du dit chemin de fer à la date du 30 novembre 1880.

23*a*..... Réponse à ordre ; copie de toutes les offres faites au gouvernement pour la construction d'une voie ferrée entre aucun point du chemin de fer projeté du Pacifique canadien et le Sault-Sainte-Marie.

23*b*..... Réponse à ordre ; copies des contrats pour le chemin de fer du Pacifique canadien, aux termes de la section 19 de l'acte 37 Vict., chap. 14. (*Pas imp.*)

23*c*..... Réponse à adresse ; copie de la commission royale décernée à MM. Clarke, Keefer et Miall, pour s'enquérir de certaines affaires publiques.

23*d*..... Réponse à ordre ; rapports de toutes explorations faites depuis la dernière session sur la ligne entre la Baie Sud-Est et le Sault-Sainte-Marie, ou sur la ligne entre la Baie Sud-Est et la Baie du Tonnerre.

23*e*..... Réponse à ordre ; correspondance relative au contrat pour l'embranchement de la Baie-Georgienne (du chemin du Pacifique) échangée depuis le 9 février 1880 ; aussi, les détails des arrangements pris en vue de régler les réclamations présentées par Smith, Ripley et Cie, ou Heney, Charlebois et Flood, au sujet du dit contrat.

23*f*..... Réponse à ordre ; documents indiquant toutes modifications faites en vertu des dispositions d'aucun des contrats pour la construction d'aucune partie du chemin de fer du Pacifique canadien antérieurement au 21 octobre dernier, et de tous estimés ou états dressés quant au résultat de telles modifications sur le coût des travaux.

23*g*..... Réponse à ordre ; carte indiquant les octrois que l'on se propose de faire au chemin de fer du Pacifique, aux termes du contrat déposé sur le bureau de la Chambre. (*Pas imprimée.*)

23*h*..... Réponse à ordre ; état montrant les diverses modifications et changements faits dans le tracé, le plan ou autrement, par le moyen desquels le coût estimatif des sections du chemin de fer du Pacifique entre Kamloops et Yale, entre Yale et Port-Moody, entre la Baie du Tonnerre et Selkirk, entre Selkirk et Jasper, entre Jasper et Kamloops, a subi, en avril 1880, une réduction sur l'estimé de 1878 ; et un état du montant du dit estimé de 1878.

23*i*..... Réponse à ordre ; état des recettes provenant des chemins de fer du gouvernement en opération dans la province du Manitoba et le territoire de Kéwatin pendant les mois de septembre, octobre et novembre.

23*j*..... Réponse à ordre ; état mentionnant les études faites dans l'automne de 1879 et l'hiver de 1879-80, par les officiers chargés de l'exploration du chemin de fer du Pacifique, au sujet de la route méridionale ou ligne riveraine, entre le Rocher-Rouge, baie de Népigon, et le terminus du chemin de fer du Pacifique à la Baie du Tonnerre.

23*k*..... Réponse à adresse ; correspondance, relative aux contrats pour les deux sections de 100 milles chacune du chemin de fer du Pacifique, à l'ouest de la rivière Rouge ; et touchant l'annulation d'aucun des dits contrats, l'exécution des travaux sur ces sections, et leur coût.

23*l*..... Réponse à ordre ; état indiquant la quantité de rails d'acier et d'attaches achetés par le gouvernement en 1879, et la moyenne du prix auquel ils ont été achetés, ainsi qu'un état de l'intérêt sur tel prix d'achat à dater du paiement, au prix pour lequel une partie des dits rails et attaches doit être transportée à la Cie du chemin de fer du Pacifique.

2° La quantité de tels rails et attaches déjà livrée.

3° La quantité de tels rails et attaches déjà employée par le gouvernement, et celle requise par le gouvernement pour compléter la partie du chemin de fer qu'il a à construire.

4° La quantité restante qui devra être transportée à la compagnie, et le prix auquel elle sera cédée.

5° La valeur marchande de la dite quantité en dernier lieu mentionnée d'après la moyenne des prix pour chacun des mois de septembre et octobre, A.D. 1880, et d'après le prix à la date du 21 octobre 1880.

23*m*... Une nouvelle proposition pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien, soumise à l'honorable sir Charles Tupper, C.C.M.G., M.P., ministre des chemins et canaux, Ottawa, Canada.

Nos

23*n*. ... CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN :—Télégrammes concernant les cautionnements déposés au sujet de la nouvelle proposition pour la construction du chemin de fer du Pacifique canadien.

23*o*. ... Réponse à ordre ; information sur laquelle le gouvernement a basé sa décision en acceptant le chemin de fer "Union Pacific" tel qu'originairement construit, comme type déterminant la qualité et la nature du chemin de fer du Pacifique canadien projeté, de ses matériaux et de son équipement ; et de toute estimation détaillée qui a été faite par aucun officier du gouvernement au sujet du coût des travaux en cours d'exécution et qui doivent être exécutés par le gouvernement, et de ceux qui doivent être exécutés par la compagnie projetée conformément à ce type.

23*p*.... Réponse à adresse ; copie de l'ordre passé en conseil en 1873, désignant Esquimalt comme le terminus occidental du chemin de fer du Pacifique canadien. (*Pas imprimée*)

23*q* .. . Réponse à adresse ; correspondance entre le gouvernement et les propriétaires de la grue hydraulique brevetée de Haggas pour locomotives, qui a été fournie, l'an dernier, au gouvernement, pour la première section du chemin de fer du Pacifique canadien à l'ouest de la Baie du Tonnerre. (*Pas imp.*)

23*r*..... Réponse à adresse ; rapports au conseil et tous ordres en conseil concernant la mise en disponibilité de Sandford Fleming, ingénieur en chef du chemin de fer du Pacifique canadien. (*Pas imprimée.*)

23*s*..... Réponse à ordre ; état donnant la quantité et la valeur des matériaux en fer pour ponts sur le chemin de fer du Pacifique canadien entre Selkirk et Kamloops ; aussi, tous les renseignements que possède le gouvernement relativement au nombre, à la longueur et à la nature des ponts. (*Pas imp.*)

23*t*..... Réponse à ordre ; correspondance concernant la réclamation présentée par C. Horetzky pour une plus forte rémunération que celle qu'il a reçue pour avoir exploré la région comprise entre les rivières Skeena et de la Paix, pendant l'année 1879. (*Pas imprimée.*)

23*u*.... Communication de M. Drinkwater, secrétaire de la Cie du chemin de fer du Pacifique canadien, datée de Montréal, le 25 février 1881, transmettant un extrait des minutes de la première assemblée des directeurs, tenue le 17 février dernier, se rapportant au traité projeté qui doit être conclu entre le gouvernement et la compagnie au sujet de permis de circulation à accorder, sous certaines circonstances, sur une partie du chemin de fer du Pacifique canadien jusqu'à la station de Callander, etc.

23*v*..... Etat des sommes requises pour l'embranchement de Pembina du chemin de fer du Pacifique canadien.

24..... RECETTES ET DÉPENSES :—Etat détaillé des recettes et dépenses, pour les six mois expirés le 31 janvier 1881.

25..... MISES A LA RETRAITE :—Etat de toutes les indemnités et gratifications octroyées en vertu de l'acte 33 Vict., chap. 4.

26 ..... SUCRE :—Réponse à ordre ; état donnant la quantité de sucre expédiée d'Halifax par la voie de l'Intercolonial à aucuns points en Canada, pendant les années expirant le 31 décembre 1878 et le 11 mars 1880 respectivement, et les tarifs imposés pour le voiturage.

27..... BANQUES :—Liste des actionnaires des diverses banques du Canada. (*Pas imprimée.*)

28..... RECENSEMENT :—Rapport du travail fait et des deniers dépensés au sujet du prochain recensement. (*Pas imprimé.*)

29..... CANAL LACHINE :—Réponse à ordre ; correspondance d'ingénieurs au sujet du récent accident survenu sur la section 11 du canal Lachine, actuellement sous contrat. (*Pas imprimée.*)

30..... GARANTIES ET SÉCURITÉS : – Etat détaillé des garanties et sécurités enregistrées dans le département du secrétaire d'Etat du Canada. (*Pas imprimée.*)

31..... TABAC CANADIEN :—Réponse à ordre ; état donnant les noms et le domicile des personnes qui, depuis le premier de mai 1880, ont obtenu des licences pour la fabrication de tabac cultivé en Canada. (*Pas imprimée.*)

31*a*..... Réponse à ordre ; état faisant connaître le montant du revenu perçu sur le tabac canadien pour l'année expirée le 31 décembre 1880. (*Pas imprimée.*)

Nos	
32.....	COMMISSIOF GÉOLOGIQUE :—Rapport des opérations, par Alfred R. C. Selwyn, F.R.S., F.G.S., directeur, pour l'année 1878-79. (*Pas ré-imprimé comme document de la session.*)
33.....	MAJOR C. WILSON :—Réponse à ordre ; correspondance échangée entre le major C. Wilson, du 33e bataillon, et le ministre de la milice, relativement au remboursement de certains droits d'entrée payés sur carabines importées pour l'usage de l'association de tir à la cible du 33e bataillon. (*Pas imprimée.*)
34.....	HAVRE DE REFUGE DE RONDEAU :—Réponse à ordre ; état donnant les noms des personnes qui ont présenté des soumissions en vue d'exécuter les travaux pour lesquels des annonces ont été publiées cette année touchant l'amélioration du havre de refuge à Rondeau. (*Pas imprimée.*)
35.....	STATUTS :—Rapport officiel de la distribution des statuts du Canada, 43 Victoria, seconde session du quatrième parlement, 1880. (*Pas imprimé.*)
36	CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à ordre ; correspondance, rapports et autres documents concernant la réclamation de M. Patrick Ultican, de Belledune, comté de Ristigouche, pour dommages causés à sa ferme par suite d'inondations ou autre cause se rapportant au chemin de fer Intercolonial. (*Pas imprimée.*)
36*a*.....	Réponse à ordre ; correspondance concernant la vente du foin dans le comté de King, Nouveau-Brunswick, le long de l'Intercolonial. (*Pas imprimée.*)
36*b*.....	Réponse à ordre ; correspondance, preuve et sentence arbitrale de M. Simard, arbitre officiel, dans l'affaire de Lucien Morin, Antille, et de plusieurs autres personnes de la paroisse de Saint-Roch-des-Aulnets, comté de l'Islet, qui réclament une indemnité du gouvernement pour des fosses d'emprunt faites sur leurs terres, pour l'Intercolonial. (*Pas imprimée.*)
36*c*.....	Réponse à ordre ; copie des avis concernant la vente du foin le long de l'Intercolonial ; le nom des soumissionnaires, etc. (*Pas imprimée.*)
36*d*.....	Réponse à ordre ; documents et comptes se rapportant à une réclamation faite par G. A. Girouard pour une prétendue fourniture de traverses pour l'Intercolonial, pour laquelle un paiement de $2,640 paraît avoir été fait par mandat spécial.
36*e*. ...	Réponse à ordre ; instructions données à Collingwood Schreiber, écr., ingénieur civil, au sujet des enquêtes qu'il a faites, ou qui lui restent à faire, contre certains employés sur la division nord du chemin de fer Intercolonial ; aussi au sujet des démissions et destitutions d'employés, sur la même division du chemin de fer. (*Pas imprimée*)
36*f*. ...	Réponse (en partie) à ordre ; état donnant les noms des différents employés sur le chemin de fer Intercolonial, dans les provinces de Québec, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Ecosse, leur âge, leur nationalité, à quelle croyance religieuse ils appartiennent, leur résidence, le montant actuel de leur salaire annuel, etc. ; aussi un état donnant les noms des différents employés de l'Intercolonial qui ont cessé d'être employés sur le chemin de fer depuis le 18 octobre 1878. (*Pas imprimée.*)
36*g*. ...	Réponse à ordre ; décision des arbitres du Canada au sujet de la réclamation du nommé Alexander Forbes pour clôturage sur la ligne de l'Intercolonial, pour laquelle un paiement de $172.18 paraît avoir été fait par mandat spécial. (*Pas imprimée.*)
36*h*	Réponse à ordre ; contrat passé entre le gouvernement et Denis Coholan, en date du 18 janvier 1877, et cette partie du devis concernant la dimension et le nombre de bacs employés avec les bateaux dragueurs faisant le curage au terminus en eau profonde du chemin de fer Intercolonial, à Saint-Jean, N.-B. (*Pas imprimée.*)
36*i*.....	Réponse à ordre ; copie du contrat de Thomas B. Smith, pour clôturage sur la ligne de l'Intercolonial en 1871 et 1872, pour lequel un paiement de $1,894.50 a été fait par mandat spécial. (*Pas imprimée.*)
36*j*.....	Réponse à ordre ; contrats passés depuis le 1er février 1877, pour travaux de curage au terminus en eau profonde du chemin de fer Intercolonial, à Saint-Jean, N.-B. (*Pas imprimée.*)

Nos

36*k*. ... CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL :—Réponse à ordre ; rapport de l'exploration faite en 1880, en vue de la construction d'un embranchement au chemin de fer Intercolonial, pour amener de Saint-Michel ou de Saint-Charles le terminus à Saint-Joseph-de-Lévis. (*Pas imprimée.*)

36*l*..... Réponse à ordre ; état faisant connaître les réclamations des entrepreneurs et autres, se rattachant à la construction de l'Intercolonial, qui ont été présentées, ou sur lesquelles il a été fait rapport, depuis le rapport en date du 27 novembre 1880, fait par F. Shanly, écr.

36*m* ... Réponse à adresse ; arrêtés du conseil concernant les réclamations présentées, depuis le 1er janvier 1880, par des entrepreneurs du chemin de fer Intercolonial ; aussi, copie de toutes instructions adressées à M. Shanly à ce sujet.

36*n* .... Réponse à ordre ; état donnant le chiffre et la nature des réclamations faites par des entrepreneurs de l'Intercolonial depuis son achèvement ; les cas dans lesquels un règlement a été obtenu ; aussi, les rapports de MM. Sandford Fleming, C. Schreiber et Brydges, dans chaque cas.

MATIÈRES DU VOLUME N° 9.

37..... BUREAU DE POSTE DE PARKHILL :—Réponse à ordre ; copie de la preuve faite, cette année, devant l'inspecteur des postes, au sujet des affaires du bureau de poste de Parkhill. (*Pas imprimée.*)

38..... POISSON SALÉ :—Réponse à ordre ; états transmis au ministère du revenu de l'intérieur par l'inspecteur ou les sous-inspecteurs du poisson salé, du comté de Shelburne ; aussi un état des droits perçus par ces fonctionnaires. (*Pas imprimée.*)

39..... POIDS ET MESURES, NOMINATIONS ET DESTITUTIONS :—Réponse à ordre ; nominations et destitutions faites sous l'autorité de l'acte des poids et mesures, depuis le 1er juillet 1879 jusqu'à date, et les motifs de telles destitutions, s'il en est ; et les recettes et dépenses, en vertu du dit acte.

39*a*.... Réponse à ordre ; correspondance concernant la réclamation de Théotime Blanchard, ci-devant inspecteur des poids et mesures pour les comtés de Gloucester et Ristigouche, N.-B., pour qu'on lui rembourse cette partie de son salaire qui a été retenue à titre de contribution au fonds de retraite. (*Pas imprimée.*)

39*b*..... Réponse à ordre ; accusations portées contre Horatio N. Tabb, ci-devant sous-inspecteur des poids et mesures ; preuve faite à l'enquête instituée au sujet des dites accusations, et verdict rendu par l'officier chargé de faire l'enquête. (*Pas imprimée.*)

39*c*..... Réponse à ordre ; état faisant connaître les recettes et dépenses de la division des poids et mesures du ministère du revenu de l'intérieur ; aussi, les comptes détaillés de tous les instruments achetés pour l'usage de cette division, et des dépenses de deux voyages en Angleterre faits par le commissaire du revenu de l'intérieur. (*Pas imprimée.*)

40..... MINERAI DE FER ET D'OR :—Réponse à ordre ; minerais de fer et d'or exportés de Belleville ou du comté d'Hastings au cours de l'année dernière. (*Pas imprimée*).

41..... BÉTAIL EXPORTÉ :—Réponse à ordre ; état comparatif du nombre de bestiaux et de moutons exportés du Canada en Angleterre, pendant les années 1879 et 1880.

42..... LIMITES A BOIS, QUÉBEC :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui de Québec, relativement aux limites de bois situées au nord de la frontière de la province de Québec. (*Pas imprimée*).

43..... INSPECTION DU HARENG FUMÉ :—Réponse à ordre ; correspondance échangée entre le ministère du revenu de l'intérieur et la Chambre de Commerce d'Halifax au sujet du droit imposé pour l'inspection du hareng fumé. (*Pas imprimée.*)

44 ..... GUIDES, TERRITOIRE DU N.-O. :—Réponse à adresse ; état faisant connaître les noms et la nationalité de tous les guides (*Land guides*) dans la province du Manitoba et les territoires du Nord-Ouest, et le salaire ou indemnité payé à chacun ; aussi, un état détaillé du coût ou des dépenses se rattachant à cette branche du service public.

Nos

45..... APPROVISIONNEMENTS POUR LA POLICE A CHEVAL :—Réponse à ordre ; annonces demandant des soumissions pour la fourniture des approvionnements requis pour la police à cheval et pour les Sauvages, et copie des soumissions présentées en réponse à telles annonces. (*Pas imprimée.*)

46..... COURS SUPRÊME ET DE L'ECHIQUIER :—Réponse à adresse ; états détaillés des jugements rendus par la Cour Suprême et la Cour de l'Echiquier, depuis le 1er jour de janvier dernier, le chiffre des réclamations et le montant des frais dans chaque cas.

47..... UNIVERSITÉ LAVAL :—Réponse à adresse ; correspondence et mémoire adressés par l'honorable ministre de la justice à l'honorable secrétaire d'Etat pour les colonies, depuis le mois de janvier 1879 jusqu'à ce jour, relativement à la modification de la charte royale accordée à l'Université Laval de Québec.

47*a*..... Réponse à adresse demandant les documents suivants :—

1. Le projet d'une nouvelle charte proposée pour l'Université Laval, lequel a été transmis en Angleterre avec une pétition de l'archevêque et des évêques ;
2. La réponse du secrétaire des colonies à cette pétition, ainsi que tous les autres documents relatifs à la question de l'Université Laval ;
3. La pétition et l'exposé de faits de l'Ecole de Médecine et de Chirurgie de Montréal," qui ont été enregistrés au bureau de l'honorable secrétaire d'Etat pendant le mois actuel. (*Pas imprimée comme document de la session.*)

48 ..... RIVIÈRE THAMES :—Réponse à ordre ; copie de tous relèvements de la rivière Thames entre Chatham et la cité de London, et de tous rapports faits depuis la dernière session en vue d'améliorer la navigation de cette rivière. (*Pas imprimée.*)

49..... CHEMIN DE FER DE L'ILE, C.-B. :—Réponse à adresse ; correspondance échangée avec le gouvernement de la Colombie-Anglaise, ou avec toutes personnes dans cette province, concernant le chemin de fer de l'Ile. (*Pas imprimée.*)

50..... NAUFRAGES, EAUX DE L'INTÉRIEUR :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre sir Edward Thornton et le secrétaire d'Etat des Etats-Unis au sujet des naufrages et du remorquage dans les eaux de l'intérieur.

51..... ACHAT DE LOCOMOTIVES :—Réponse à ordre ; état donnant le nombre de locomotives ou autre matériel roulant achetés durant l'année par le gouvernement, en vertu de contrats ou autrement, les localités où ils ont été fabriqués et achetés, et les prix payés.

52..... CANAL DE LA VALLÉE DE LA TRENT :—Réponse à ordre ; correspondance échangée entre des particuliers résidant à Chicago et le ministère des travaux publics ou celui des chemins de fer et canaux, au sujet de la construction du canal de la vallée de la Trent. (*Pas imprimée.*)

53..... SHELBURNE, GARDE-PÊCHE DE :—Réponse à ordre ; Etat des amendes imposées par le garde-pêche du comté de Shelburne, à qui imposées et pour quelle contravention. (*Pas imprimée.*)

54..... STATISTIQUE DES PÊCHERIES :—Réponse à ordre ; instructions adressées par le ministère de la marine et des pêcheries à ses officiers dans tout le Canada, pour les guider dans le recueil de la statistique relative au rendement annuel des pêcheries. (*Pas imprimée.*)

55..... ALLOCATION DE RETRAITE DES JUGES :—Réponse à adresse ; état donnant le nombre des charges de juges dans chaque province à l'époque de la Confédération, dont les titulaires se trouvaient aux termes de la loi, avoir droit dans certains cas à des pensions de retraite, et le nombre de juges dans chaque province qui recevaient à cette époque telles pensions de retraite ; aussi, un état semblable pour chaque année depuis la Confédération.

56..... TRAVAUX JUDICIAIRES, QUÉBEC :—Réponse à adresse ; mémoires et correspondance concernant le partage des travaux judiciaires dans la province de Québec.

57..... MAJOR GÉNÉRAL LUARD :—Réponse à adresse ; correspondance échangée avec le gouvernement impérial au sujet de la nomination du major général Luard comme officier commandant la milice du Canada. (*Pas imprimée.*)

58 ..... CANAL DE WILLIAMSBURGH :—Réponse à ordre ; rapport d'ingénieur établissant ce que coûterait l'augmentation de capacité du canal de Williamsburgh. (*Pas imprimée.*)

59..... MOUTURE DU BLÉ EN ENTREPÔT :—Réponse à adresse ; arrêtés du conseil et règlements officiels concernant la mouture du blé en entrepôt, en Canada, depuis le 14 mars 1879.

59*a*..... Réponse à ordre ; état donnant les noms de toutes les personnes qui ont importé du blé dans le but de le moudre en entrepôt ; aussi, un état donnant la quantité de farine exportée par chacune des dites personnes.

Nos

60..... E. V. BODWELL :—Réponse à adresse ; correspondance et autres documents sur lesquels a été basée la commission nommée dans le cas de M. E. V. Bodwell, alors surintendant du canal Welland ; aussi, copie de tous documents se rattachant au transfert de M. Bodwell dans la Colombie Anglaise. (*Pas imprimée.*)

61..... TARIF POUR LE TRANSPORT DU GRAIN *viâ* HALIFAX :—Réponse à ordre ; correspondance au sujet du tarif pour le transport du grain en Angleterre *viâ* Halifax, ou se rapportant en quelque manière à la question du transport du grain ou autres produits par le chemin de fer Intercolonial et par steamers ou autres navires, du port d'Halifax en Angleterre.

61*a* .... Réponse supplémentaire à ordre ; correspondance entre le ministère des chemins de fer et canaux et les propriétaires de steamers, au sujet du tarif pour le transport du grain en Angleterre *viâ* Halifax.

62..... FER POUR PONTS :—Réponse à ordre ; état de la quantité et de la valeur des matériaux en fer pour ponts et des ponts en fer importés des Etats-Unis et déclarés aux douanes du Canada, et le droit perçu sur ces articles depuis le 1er janvier 1875 jusqu'au 15 décembre 1880, et indiquant tous les cas dans lesquels les articles ont été saisis pour évaluation trop basse. (*Pas imprimée*).

63 ..... REMISES DE DROITS :—Réponse à ordre ; état de toutes réclamations faites depuis le 14 mars 1879 pour remise de droits sur des articles fabriqués pour l'exportation, donnant les noms des personnes qui ont fait ces réclamations, et les articles pour lesquels la remise a été demandée. (*Pas imprimée*)

64..... EVALUATION DE MARCHANDISES, DOUANES : —Réponse à ordre ; instructions relatives à l'évaluation de marchandises adressées aux officiers de douane, et tous règlements faits sous l'autorité de la section 10, chap. 15, 42 Vic., concernant les évaluations. (*Pas imprimée.*)

65..... PÉNITENCIER :—Rapport du ministre de la justice sur les pénitenciers du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

66 ..... CHARYBDIS :—Message ; correspondance relative au don généreux fait par le gouvernement de Sa Majesté au gouvernement canadien de la corvette à vapeur "Charybdis," dans le but d'en faire un vaisseau-école.

67..... EMIGRATION, *via* SARNIA ET WINDSOR :—Réponse à ordre ; nombre de personnes qui sont passées du Canada aux Etats-Unis par la voie de Sarnia et de Windsor, depuis le 1er janvier 1880 ; aussi, un état du nombre de personnes qui sont venues des Etats-Unis en Canada, par la voie de Windsor et de Sarnia. (*Pas imprimée*).

68..... EMIGRATION, D'IRLANDE AU NORD-OUEST :—Message ; ordre en conseil proposant d'assister l'émigration de l'Irlande au Manitoba et au Nord-Ouest, et copie de la dépêche de Son Excellence le gouverneur général transmettant cet ordre.

69..... ASSOCIATION CO-OPÉRATIVE :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre le ministère des douanes et le percepteur du port de Montréal, concernant les rapports de ce dernier avec l'Association co-opérative ; aussi, copie de tous ordres et règlements du département se rapportant aux officiers de douanes dans de pareil cas. (*Pas imprimée*)

70..... CHEMIN DE FER DE QUÉBEC AU LAC SAINT-JEAN :—Réponse à ordre ; rapport de A. L. Light, écuier, ingénieur en chef, de la province de Québec, concernant le chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean et la compagnie du chemin de fer de Québec au lac Saint-Jean. (*Pas imprimée, le rapport supplémentaire étant une copie revisée.*)

70*a*.. .. Réponse supplémentaire à ordre ; rapport de A. L. Light, écuier, ingénieur en chef de la province de Québec, concernant le chemin de fer de Québec au lac St-Jean et la compagnie du chemin de fer de Québec au lac St-Jean.

71..... CHEMIN DE FER DE L'ILE DU P.-E :—Réponse à adresse (Sénat) ; correspondance relative à l'accident arrivé au mois d'août dernier sur le chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard entre les stations d'York et de Suffolk ; aussi un état du nombre des nouvelles traverses posées sur le dit chemin de fer depuis l'accident dont il s'agit, avec indication du coût de ces traverses. (*Pas imprimée comme document de la session.*)

72..... SERVICE DE SAUVETAGE :—Réponse à ordre ; correspondance concernant la création d'un service de sauvetage dans les eaux de l'intérieur du Canada. (*Pas imprimée.*)

Nos

73 ..... FRONTIÈRES, ONTARIO ET QUÉBEC :—Réponse à adresse ; correspondance entre le gouvernement du Canada et les autorités impériales au sujet de questions se rapportant aux limites des provinces d'Ontario et de Québec. (*Pas imprimée.*)

74 ..... RIVIÈRE SAINT-FRANÇOIS :—Réponse à ordre ; rapport de l'ingénieur qui a fait des relèvements hydrographiques en 1880, dans la rivière Saint-François, comté de Yamaska. (*Pas imprimée.*)

75 ..... EXPOSITION DE PARIS :—Réponse à ordre ; rapport des délégués canadiens à l'exposition de Paris.

75*a* .... Etat donnant les noms, etc., de toutes personnes nommées par le gouvernement fédéral en qualité de commissaires, etc., ou en rapport avec la section canadienne de l'exposition de Paris tenue en 1878, ainsi que le détail de tous deniers payés à chacune d'elles à titre d'appointements. Aussi un état détaillé des sommes dépensées pour frais de subsistance.

76 ..... AIDE AUX IRLANDAIS :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement canadien et les autorités impériales au sujet de l'application de cent mille piastres votées lors de la dernière session par le parlement fédéral pour venir en aide aux Irlandais menacés de famine.

77 ..... BAPTÊMES, MARIAGES ET SÉPULTURES :—Etat des baptêmes, mariages et sépultures dans certains districts de la province de Québec, pour l'année 1880. (*Pas imprimée.*)

78 ..... TRADUCTEURS FRANÇAIS :—Etat donnant les noms de toutes les personnes employées comme traducteurs français permanents et comme traducteurs français pendant la session, depuis le 1er janvier 1874 jusqu'au 1er février 1880, et les appointements de chacun d'eux respectivement. (*Pas imprimé.*)

78*a* .... Etat donnant les noms de toutes les personnes employées comme traducteurs français additionnels, traduisant à la page, pendant la dernière session du parlement fédéral. (*Pas imprimé.*)

78*b* ..... Réponse à ordre ; correspondance relative à la division du département ou bureau de la traduction française, afin d'avoir un bureau spécial pour la traduction des lois du Canada. (*Pas imprimée.*)

79 ..... MAGISTRATS DE POLICE :—Réponse à adresse ; correspondance relative au droit des administrations locales de nommer des magistrats de police, des juges de paix et des inspecteurs de licences. (*Pas imprimée.*)

80 ..... RECETTES ET DÉPENSES :—Etat des recettes et dépenses, du 1er au 10 février 1881, et du 1er juillet 1880 au 10 février 1881. (*Pas imprimé.*)

81 ..... PHARE FLOTTANT DE LA TRAVERSE (en bas) :—Réponse à ordre ; correspondance au sujet du bois fourni au département de la marine pour le phare flottant de la Traverse, en bas, pendant l'été dernier, et le prix payé pour ce bois, etc. (*Pas imprimée.*)

82 ..... MAJOR GÉNÉRAL LUARD :—Réponse à adresse ; correspondance relative à la nomination du major général Luard, et copie de toutes plaintes faites au sujet de la gestion des affaires de la milice par le dit Luard. (*Pas imprimée.*)

83 ..... MINERAI D'ARGENT :—Réponse à ordre ; état donnant le nombre de tonnes de minerai d'argent exporté d'Ontario durant les cinq dernières années. (*Pas imprimée.*)

84 ..... NAUFRAGES DANS LES EAUX CANADIENNES :—Réponse à adresse ; informations recueillies au sujet des naufrages dans les eaux canadiennes, plus particulièrement sur les bords des lacs Erié, Ontario et Huron et des rivières Sainte-Claire et Détroit. Aussi, un état des sommes dépensées pour recueillir ces informations, et à qui elles ont été payées. (*Pas imprimée.*)

85 ..... SAUVAGES, T. N. O :—Réponse à ordre ; état faisant connaître quelles sont les parties des territoires du Nord-Ouest, où il y a eu "manque absolu" des approvisionnements ordinaires qui servent à la subsistance des sauvages ; combien de sauvages se sont trouvés, par suite de ce manque d'approvisionnements, dépendre du département des sauvages pour leur subsistance. (*Pas imprimée.*)

85*a*. ... Réponse à ordre ; correspondance relative à la destitution d'aucun agent des sauvages ou autre fonctionnaire faisant partie de l'administration des affaires des sauvages dans les territoires du Nord-Ouest. (*Pas imprimée.*)

Nos

85*b*..... SAUVAGES, T.N.O. :—Réponse à ordre ; état indiquant quel progrès a été fait dans l'arpentage des réserves des sauvages en vertu de l'autorité de l'acte des Sauvages de 1880. (*Pas imprimée.*)

85*c*..... Réponse à ordre ; état faisant connaître les noms et la nationalité de chacun des instructeurs des Sauvages dans les territoires du Canada ; le salaire ou l'indemnité payé à chacun d'eux. Aussi un état des dépenses se rattachant à l'instruction des dits sauvages. (*Pas imprimée.*)

86..... LIMITES À BOIS, TERRITOIRES DU NORD-OUEST :—Réponse à adresse ; état mentionnant les diverses limites de bois (*timber limits*) concédés à des particuliers dans les territoires du Nord-Ouest et Kéwatin, et les noms des concessionnaires.

87..... ARPENTEURS FÉDÉRAUX :—Réponse à ordre ; état indiquant les noms des différents arpenteurs fédéraux qui, depuis 1873 jusqu'au 15 décembre 1880, ont été employés aux arpentages sur les terres publiques ailleurs que dans leurs différentes provinces respectives, leur âge, etc., avec un résumé indiquant, par province et par nationalité, le nombre d'arpenteurs qui travaillent dans la Colombie-Britannique, le Manitoba et le Nord-Ouest. (*Pas imprimée.*)

88 ..... ESTIMATIONS, DÉPART. DE L'INTÉRIEUR ET DÉPART. DES AFFAIRES DES SAUVAGES :—Estimation des sommes requises pour le ministère de l'intérieur pour l'exercice 1881-82, et une estimation semblable pour le départ. des affaires des Sauvages.

89..... PROJET DE LOI ACCORDANT UNE PRIME D'ENCOURAGEMENT POUR LES NAVIRES CONSTRUITS EN FRANCE ;—Réponse à adresse ; correspondance au sujet du projet de loi accordant une prime d'encouragement pour les navires construits en France, qui a été passé par la Chambre des députés, et qui est actuellement sous la considération du Sénat français. (*Pas imprimée.*)

90..... S. P. TUCK :—Correspondance relative aux dettes contractées pour main-d'œuvre et matériaux par S. P. Tuck, comme entrepreneur des travaux d'agrandissement du canal Saint-Pierre au Cap-Breton. (*Pas imprimée.*)

91..... CANAL BEAUHARNOIS :—Réponse à ordre ; état indiquant la date de la nomination de Thomas Brossoit dit Bourguignon, comme payeur et percepteur sur le canal de Beauharnois, ainsi que le montant de toutes ses dépenses contingentes. (*Pas imprimée.*)

91*a*.... Réponse à ordre ; copie des différents baux accordés par le gouvernement à différentes personnes ou compagnies pour l'usage de pouvoirs d'eau et pour certains privilèges, relativement à la construction de quais ou hangars sur le canal Beauharnois. (*Pas imprimée.*)

91*b*..... Réponse à ordre ; rapport de H. Parent, ingénieur, concernant le changement de pont sur l'écluse du canal de Beauharnois, à Valleyfield. (*Pas imprimée.*)

91*c*..... Réponse à ordre ; rapport de H. Parent, ingénieur, concernant le fermage de certain terrain sur la rive nord du canal de Beauharnois, à Valleyfield. (*Pas imprimée.*)

91*d*.... Réponse à ordre ; montant des péages perçus sur le canal Beauharnois, chaque année depuis 1872 jusqu'à date. (*Pas imprimée.*)

91*e*..... Réponse à ordre ; rapports faits par Antoine Dosithé Danis, en qualité de percepteur et payeur sur le canal de Beauharnois, soumis par lui aux ministères du revenu de l'intérieur, des travaux publics et des chemins de fer et canaux. (*Pas imprimee.*)

92..... HAVRE DE NEW CARLISLE :—Réponse à ordre ; rapport de l'ingénieur qui a fait le relevé hydrographique du havre de New-Carlisle en 1880. (*Pas imprimée.*)

93 ..... PASSAGE DE LA RESTIGOUCHE :—Réponse à ordre ; correspondance relative à l'émission d'une licence en faveur de M. James Quinn pour le passage de la rivière Ristigouche, entre Cross Point, dans la province de Québec, et Campbellton, dans celle du Nouveau-Brunswick. (*Pas imprimée.*)

94 ..... BUREAU D'ENREGISTREMENT DE MONTRÉAL :—Réponse à adresse ; correspondance depuis le 1er janvier 1875, relative à la division du bureau d'enregistrement de Montréal et à la réclamation formulée en conséquence par G. H. Ryland, écuier, s'appuyant sur un arrangement conclu entre lui et le lord haut commissaire de Sa Majesté de la part du gouvernement impérial, en l'année 1841. (*Pas imprimée comme document de la session.*)

94*a* .... Réponse supplémentaire à adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement impérial, le gouvernement fédéral et le gouvernement de Québec, depuis le 1er janvier 1875, relativement à la division du bureau d'enregistrement de Montréal et à la réclamation formulée en conséquence de cette division par G. H. Ryland, écuier. (*Pas imprimée comme document de la session.*)

Nos

95..... SERVICE POSTAL, RIVE NORD :—Réponse à ordre ; documents et correspondance concernant l'adjudication du dernier contrat pour le service postal sur la rive nord entre Little Current et Sault-Sainte-Marie. (*Pas imprimée.*)

96..... M. LESUEUR ;—Réponse et réponse supplémentaire ; rapport concernant la mise à la retraite de M. LeSueur, ci-devant du ministère des postes. (*Pas imprimée.*)

97..... POLICE FÉDÉRALE :—Etat de la dépense de la police fédérale pendant l'année 1880, conforment à l'acte 31 Vict., chap. 3, sec. 6. (*Pas imprimé*)

98..... MESURES LÉGISLATIVES SUR LA SANTÉ PUBLIQUE :—Copie de toutes résolutions de conventions médicales demandant l'adoption de mesures législatives sur la santé publique.

99..... PERMIS DE PÊCHE, LACS HURON ET SUPÉRIEUR :—Réponse à ordre ; permis pour fonds de pêche sur les lacs Huron et Supérieur, pendant les deux dernières années. (*Pas imprimée.*)

99*a*..... Réponse à ordre ; correspondance relative aux patentes émises pendant les quatre dernières années, pour des fonds de pêche à Killarney et les environs, dans le district d'Algoma. (*Pas imprimée.*)

100..... BRISE-LAMES DE SHIPPÉGAN :—Réponse à ordre ; rapports d'ingénieurs ou autres concernant les réparations faites à la digue ou au brise-lames de Shippigan, N.-B., en 1880. (*Pas imprimée.*)

101..... GRADUÉS DU COLLÈGE MILITAIRE :—Réponse à ordre ; état faisant connaître les noms des gradués du collège militaire qui ont obtenu des certificats de première classe, et de ceux qui ont obtenu des certificats de seconde classe lors du dernier examen annuel ; les noms de ceux qui sont entrés dans l'armée anglaise ; les noms de ceux qui ont été employés par le gouvernement canadien ; et les noms de ceux qui ont quitté le Canada pour aller se fixer aux Etats-Unis. (*Pas imprimée.*)

102..... CHEMIN DE FER DU CAP TOURMENTE ET DU CAP TRAVERSE :—Réponse à ordre ; correspondance échangée pendant les deux dernières années concernant l'établissement de voies ferrées pour relier l'Intercolonial au Cap Tourmente, dans le comté de Westmoreland, et le cap Traverse, dans l'Ile du Prince-Edouard, au chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard. (*Pas imprimée.*)

103..... RECENSEMENT :—Réponse à ordre ; état donnant le nombre de personnes inscrites lors du dernier recensement, bien qu'elles fussent absentes de la localité où leurs noms ont été enregistrés ; le dit état devant mentionner séparément chaque province, et faire la différence entre les personnes que l'on prétendait être temporairement absentes. Aussi un état faisant connaître les moyens (si aucuns) à prendre, pendant le prochain recensement, pour obtenir les renseignements suggérés par la présente motion, (*Pas imprimée.*)

103*a*..... Réponse à ordre ; liste donnant les noms des divers officiers chargés de faire le prochain recensement, et mentionnant la fonction assignée à chacun d'eux, et le district pour lequel il est nommé. (*Pas imprimée.*)

103*b*..... Réponse à ordre ; copie de toutes instructions écrites et de toutes formules préparées pour l'usage de chacun des officiers qui ont fait le recensement en 1871, et des renseignements analogues sur les instructions se rapportant au recensement de 1881. (*Pas imprimée.*)

104..... COMMISSION D'HALIFAX :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre Son Excellence le gouverneur général et le professeur Henry Y. Hinds, au sujet d'une statistique soumise à la "Commission de Halifax," instituée sous l'autorité du traité de Washington. (*Pas imprimée.*)

104*a*..... Correspondance relative à une prétendue falsification de certaines données statistiques présentées comme partie de la cause anglaise, à la Commission des Pêcheries qui a siégé à Halifax en 1877 ; aussi copie de tout rapport fait par le commissaire des pêcheries sur cette prétendue falsification. (*Pas imprimée.*)

105..... TERRITOIRES DU N.-O., NOUVEAUX NOMS :—Réponse à ordre ; correspondance concernant la substitution de noms nouveaux aux noms anciens et historiques dans les territoires du Nord-Ouest, plus particulièrement le long de la route du chemin de fer du Pacifique. (*Pas imprimée.*)

106..... SQUATTERS, POINTE PELÉE :—Réponse à ordre ; correspondance concernant les droits des squatters établis sur les réserves navales à la Pointe-Pelée, dans le comté d'Essex. (*Pas imprimée.*)

107..... PUBLICITÉ ET ABONNEMENTS :—Réponse à ordre ; état détaillé des dépenses encourues pendant les années 1878 et 1879 pour la publication d'annonces du gouvernement. (*Pas imprimée.*)

Nos

108..... J. B. EAGER:—Réponse à ordre ; état détaillé des sommes d'argent qui ont été payées à J. B. Eager, ci-devant commis dans le bureau de poste de Hamilton, depuis la date de sa mise à la retraite ; aussi, correspondance relative à la mise à la retraite du dit J. B. Eager, et le motif de cette mise à la retraite. (*Pas imprimé.*)

109..... IMMIGRATION, MANITOBA :—Réponse à ordre ; état mentionnant le chiffre des immigrants qui se sont rendus dans le Manitoba et les territoires du Nord-Ouest pendant l'année expirée le 31 octobre 1880 ; le nombre de personnes qui ont acheté des terres, et de celles qui ont acquis des *homesteads* et des droits de préemption ; le nombre d'acres de terre vendus. (*Pas imprimée.*)

110..... FRAIS DE VOYAGE :—Réponse à ordre ; détail des dépenses encourues par les différents membres du gouvernement ou toutes autres personnes qui ont été envoyés en Angleterre, ou ailleurs, par le gouvernement, depuis le 1er novembre 1878 jusqu'à date.

110*a* .... Réponse à ordre ; état des dépenses encourues par des membres du gouvernement et des personnes au service du gouvernement, envoyés en Angleterre, ou ailleurs, pour affaires du gouvernement, depuis le 1er janvier 1874 jusqu'au 1er octobre 1878.

111..... DENIERS PAYÉS À LA CIE DE LA B. D'HUDSON :—Réponse à ordre ; état détaillé des deniers payés à la Cie de la Baie d'Hudson par les différentes branches de l'administration, depuis la cession de son territoire au Canada. (*Pas imprimée.*)

111*a* .... Réponse à adresse ; correspondance échangée avec la Cie de la Baie d'Hudson ou toute personne agissant en son nom, concernant le quart sud-est et la moitié nord de la section 7 du canton nº 17, rang 20, à l'ouest de la première grande méridienne, et tous documents, etc., concernant la concession du dit territoire à la compagnie. (*Pas imprimée.*)

111*b*..... Réponse à adresse ; correspondance adressée au gouvernement depuis la dernière session du parlement, concernant la navigation de la Baie d'Hudson. (*Pas imprimée.*)

112..... JARDIN DU CHATEAU, QUÉBEC :—Réponse à ordre ; documents qui ont été adressés au gouvernement en faveur de la réclamation faite par Henry A. P. Holland pour obtenir possession du jardin du Château, à Québec. (*Pas imprimée*)

MATIÈRES DU VOLUME N° 10.

113..... COMMISSION DU SERVICE CIVIL :—Rapport de la commission du service civil, et annexe contenant les témoignages.

114..... BUREAU DE POSTE, SOREL :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement et Michel Mathieu, écr., avocat, M.P.P., relativement à l'achat d'une propriété pour l'établissement d'un bureau de poste en la ville de Sorel. (*Pas imprimée.*)

115..... BOÎTES AUX LETTRES DU BUREAU DE POSTE, MONTRÉAL :—Réponse à ordre ; état faisant connaître le nombre des boîtes, tiroirs et casiers non loués avant l'augmentation du loyer, et le nombre de ceux non loués depuis la dite augmentation. (*Pas imprimée*)

116..... PORT DE WIARTON ;—Réponse à ordre ; copie du rapport de l'ingénieur qui a fait un relèvement du port de Wiarton. (*Pas imprimée.*)

117..... RIZ ET POUDRE, COL.-BRIT. :—Réponse à ordre ; état faisant connaître tous les droits perçus sur le riz et la poudre importés dans la province de la Colombie-Britannique pendant la dernière année. (*Pas imprimée.*)

118..... HOUILLE IMPORTÉE :—Réponse à ordre ; état donnant la quantité de houille importée en Canada depuis le 30 juin dernier, et le droit perçu sur la dite houille. (*Pas imprimée.*)

119..... LAC MANITOBA :—Réponse à ordre ; rapports faits depuis la dernière session, concernant le niveau actuel de l'eau dans le lac Manitoba, et ce qu'il en coûterait pour l'abaisser. (*Pas imprimée.*)

120..... COMPTE-RENDU OFFICIEL DES DÉBATS, C. DES C :—Etat détaillé du coût réel chaque année, du compte-rendu officiel des débats, pour les quatre dernières années, ainsi qu'un état en détail des montants payés, chaque année, pour ce service. (*Pas imprimée.*)

Nos

121..... PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL :—Réponse à adresse ; correspondance au sujet de la direction et de l'administration du pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul, depuis le 1er janvier 1880. (*Pas imprimée.*)

122..... POINTE SAINT-PIERRE-LES-BECQUETS :—Réponse à ordre ; documents se rapportant aux améliorations à faire sur les battures du fleuve Saint-Laurent, vis-à-vis la pointe Saint-Pierre-les-Becquets, ainsi que des rapports et des plans des ingénieurs du gouvernement sur ces travaux. (*Pas imprimée.*)

123..... CIE ANGLO-CANADIENNE DE PRÊTS ET DE PLACEMENTS :—Etat des affaires et une liste des actionnaires de la Cie anglo-canadienne de Prêts et de Placements (à responsabilité limitée), à la date du 31 décembre 1879, en conformité de l'acte 43 Victoria, chap. 53. (*Pas imprimée.*)

124..... PONT DE LA CHAUDIÈRE :—Réponse à ordre ; état indiquant la valeur imposable du fer importé pour la construction du pont de la Chaudière, telle que déclarée en douane, le montant ajouté à cette valeur par l'estimateur ou le percepteur du port d'Ottawa, les noms des négociants nommés comme estimateurs sous l'autorité de la sec. 45, chap. 10, 40 Vic., et qui ont été chargés de l'estimation finale. (Le dit état est aussi en réponse à un ordre de la Chambre du 20 décembre dernier, pour copie de toute correspondance relative à la saisie ou à l'évaluation des matériaux en fer destinés au pont du chemin de fer construit sur la Chaudière, et les résultats de telle évaluation, s'il en est.)

125..... TOILE CIRÉE POUR FENÊTRES :—Réponse à ordre ; état donnant le nombre de verges de toile cirée pour rideaux de fenêtres, importées en Canada pendant les derniers douze mois, et leur valeur totale. (*Pas imprimée.*)

126..... BUREAU DE POSTE, PRESCOTT :—Réponse à ordre ; Correspondance se rattachant au transfert du bureau de poste de Prescott à l'hôtel-de-ville. (*Pas imprimée.*)

127..... PORT DE CASCUMPEC :—Réponse à ordre ; rapport de l'ingénieur sur le relèvement du port de Cascumpec, comté de Prince, Ile du Prince-Edouard, durant l'été de 1880, dans le but d'améliorer le dit port.

128..... MAÎTRE DE POSTE DE VANKLEEK HILL :—Réponse à ordre ; correspondance relative à la démission de Duncan McDonell, ci-devant maître de poste de Vankleek Hill, dans le comté de Prescott ; et toute correspondance échangée entre le maître-général des postes et le nommé McLaurin, maître de poste actuel de Vankleek Hill, touchant sa nomination à la dite charge. (*Pas imprimée.*)

129..... RIVIÈRE YAMASKA :—Réponse à ordre ; rapport de l'ingénieur qui a fait les relevés hydrographiques, en 1880, de la rivière Yamaska, depuis son embouchure jusqu'à la Belle-Pointe, dans les comtés de Bagot et de Saint-Hyacinthe. (*Pas imprimée.*)

130..... LAC ERIÉ, RELÈVEMENTS :—Réponse à ordre ; rapports des relevés hydrographiques faits par feu John Lindsay, écr., I.C., sur la rive nord du lac Erié entre le récif de la Pointe-Pelée et l'embouchure de la rivière Détroit. (*Pas imprimée.*)

131..... PONT TOURNANT, CANAL DE LA BAIE BURLINGTON :—Réponse à adresse ; arrêtés du conseil réglant l'usage du pont tournant pour chemin de fer qui traverse le canal de la Baie Burlington. (*Pas imprimée.*)

132..... MANDATS SUR LA POSTE :—Réponse à ordre ; état donnant le montant d'argent expédié par mandats de poste, en Grande-Bretagne, en Irlande et aux Etats-Unis, pendant l'année 1880, et le coût de ces mandats. (*Pas imprimée.*)

133..... BOSTON, PORT D'HIVER :—Réponse à ordre ; correspondance échangée entre le directeur général des postes et les propriétaires, ou les agents des steamers de la ligne Allan, concernant le choix qu'ils ont fait de Boston pour leur port d'hiver, ou s'y rapportant en quelque manière. (*Pas imprimée.*)

134..... PISCICULTURE, NEWCASTLE :—Réponse à ordre ; état indiquant les frais d'entretien de l'établissement de pisciculture de Newcastle, Ontario, pour l'année 1876 et chacune des années subséquentes, y compris 1880. (*Pas imprimée.*)

135..... BUREAU DE POSTE, DOMINION CITY :—Réponse à ordre ; témoignages pris devant le sous-maître de poste de Winnipeg, pendant l'année courante, au sujet des plaintes graves proférées contre l'administration du bureau de poste de Dominion City. (Cette réponse contient l'information demandée par un ordre semblable en date du 21 février dernier.) (*Pas imprimée.*)

136..... PORT DE TORONTO :—Réponse à ordre ; rapports faits par des ingénieurs du gouvernement concernant les travaux du port de Toronto, depuis le 1er janvier 1880. (*Pas imprimée.*)

Nos

137..... RIVIÈRE NICOLET :—Réponse à ordre ; correspondance relative au creusement de la rivière Nicolet et d'un port de refuge à l'entrée de cette rivière. (*Pas imprimée.*)

138..... BRISE-LAMES DE SOURIS-OUEST :—Réponse à ordre ; correspondance et rapports d'ingénieurs concernant la construction d'un brise-lames à Souris-Ouest, dans le comté de King, Ile du Prince-Edouard. (*Pas imprimée.*)

139..... CHEMIN DE FER D'ESQUIMALT À NANAÏMO :—Réponse à ordre ; rapports de J. W. Trutch concernant une voie ferrée entre Esquimalt et Nanaïmo et entre Emory et Burrard Inlet. (*Pas imprimée.*)

140..... JOSEPH C. LISLOIS :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement et M. Joseph Charles Lislois, au sujet de la réclamation faite par ce dernier pour couvrir les pertes qu'il a éprouvées dans l'incendie d'un de ses bâtiments, et copie du rapport de l'arbitre officiel. (*Pas imprimée.*)

141..... MEILLEURE ADMINISTRATION DE LA JUSTICE :—Réponse à adresse ; correspondance entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique et entre les juges de la Cour Suprême de la Colombie-Britannique et les gouvernements local et fédéral sur l'acte relatif à la meilleure administration de la justice (1878) et sur l'acte de judicature (1879), passés par la législature provinciale—aussi copie de la protestation officielle formulée par ces juges contre l'aveu donné à ces actes. (*Pas imprimée.*)

142..... ACQUISITION DU CHEMIN DE FER Q. M. O. ET O. :—Réponse à adresse ; correspondance échangée entre le gouvernement fédéral et celui de la province de Québec, concernant l'acquisition, par les autorités fédérales, du chemin de fer de Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, ou touchant l'octroi d'une subvention à ce même chemin. (*Pas imprimée.*)

143..... QUAI À PORT-HOOD :—Réponse à ordre ; correspondance entre le gouvernement et la personne chargée de la dépense et des réparations faites au quai public à Port-Hood, durant l'été et l'automne derniers. (*Pas imprimée.*)

144..... PORT DE MEAFORD :—Réponse à ordre ; état indiquant les dépenses faites pour le port de Meaford pendant les années 1879 et 1880, et les rapports des ingénieurs à ce sujet depuis le mois de janvier 1879. (*Pas imprimée.*)

145..... JUGE DE LEEDS ET GRENVILLE :—Réponse à adresse ; correspondance relative à la charge de juge de la cour de comté et de juge puîné dans les comtés unis de Leeds et Grenville. (*Pas imprimée.*)

146..... PONT SUSPENDU UNION, RIVIÈRE OTTAWA :—Réponse à ordre ; état indiquant le revenu et la dépense provenant du pont suspendu Union, sur la rivière Ottawa, depuis 1867 jusqu'au 1er janvier 1881. (*Pas imprimée.*)

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE

DES

CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR

L'EXERCICE 1879-1880

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE

SOUMIS EN CONFORMITÉ DE L'ACTE 31 VIC., CHAP. 12, SEC. 19, TEL QUE MODIFIÉ PAR L'ACTE 42 VIC., CHAP. 7.

IMPRIME PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

OTTAWA
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1881

TABLE DES MATIÈRES.

CHEMINS DE FER:—

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE: PAGE

Description de la ligne ii
Embranchement de Pembina iii
Embranchement de Winnipeg iii
Canada Central iii

CONSTRUCTION:

Lac Supérieur à la Rivière-Rouge iii
Embranchement de Pembina iv
A l'ouest de la Rivière Rouge v
Colombie-Britannique v
Ligne de télégraphe v
Service d'eau v
Clôture en fil de fer vi

Ponts vi
Lisses vi
Prolongement du Canada Central vi

EN EXPLOITATION:—

CANADIEN DU PACIFIQUE:

Longueur de la ligne vi
Service des trains vii
Revenu vii
Matériel roulant vii

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL:—

Longueur de la ligne viii
Achat de l'embranchement de la Rivière-du-Loup viii
Réparations et améliorations " ix
" " en général ix
Dépense totale sur le compte du capital ix
Dépense durant l'exercice, imputable sur le compte du capital x
Dépense sur anciennes réclam. imputables sur le compte du capital. x
Recettes brutes x
Trafic x
Frais d'exploitation x
Pertes durant l'exercice x
Tableau comparatif du parcours par mille xi
Transfert de l'embranchement de Pictou xi

PAGE

Rétrocession de l'embranchement de Windsor xi
Arrangement pour exploiter l'embranchement de Windsor avec le chemin de fer Windsor et Annapolis..... xii
Coût de l'entretien..... xii
Recettes brutes..... xii
Réclamations non-réglées..... xii

CHEMIN DE FER DE ILE DU PRINCE-EDOUARD :

Longueur de la ligne..... xii
Prolongement de Souris..... xiii
Réparations générales..... xiii
Compte du capital..... xiii
Recettes brutes..... xiii
Trafic..... xiii
Frais d'exploitation..... xiii
Pertes durant l'exercice..... xiii
Tableau comparatif du parcours par mille..... xiii

CANAUX :—

COURS DE NAVIGATION À L'INTERIEUR :

FLEUVE SAINT-LAURENT ET LACS xiv

Canal Lachine..... xv
" " travaux d'agrandissement xv
Canal Beauharnois..... xvi
Canal Cornwall xvii
" " nouveaux travaux..... xvii

Canaux de Williamsburg :

Canal de la Pointe Farran..... xviii
Canal du Rapide Plat..... xviii
Canal des Galops..... xix
Rapides des Galops, approfondissement du chenal..... xix
Description du bateau employé à " " xx

Canal Welland :

Ligne principale, lac Ontario au lac Erié..... xx
Bras de la rivière Welland..... xxi
Tributaire de la Grande-Rivière..... xxi
Embranchement de Port-Maitland..... xxi
Réparations et entretien..... xxii
Nouveaux travaux..... xxii
Canal de la Baie Burlington..... xxiv
Montréal, Ottawa et Kingston..... xxv
Description générale..... xxv
Tableau des distances..... xxv
Ecluse de Sainte-Anne..... xxvi
" " nouveaux travaux..... xxvi
Canal Carillon..... xxvi
" " nouveaux travaux..... xxvii

PAGE

Canal de la Chute à Blondeau xxviii
Canal Grenville xxviii
" " nouveaux travaux xxviii
Ecluses et digue de la Culbute xxix
" " " nouveaux travaux xxx
Canal Rideau xxx
Richelieu et lac Champlain xxxi
Ecluse et barrage de Saint-Ours xxxii
Canal Chambly xxxiii
Canal Saint-Pierre xxxiii

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT :

Description xxxiv
Etendues navigables et non-navigables .....
Liste des travaux et r parations exécutés xxxvi

TABLE DES ANNEXES.

Annexe n° 1—Etat de la dépense durant l'exercice 8

" 2—Tableau des distances, (A) navigation du Saint-Laurent, du détroit de Belle-Ile à Duluth, (B) de Prince Arthur's Landing à Fort-Garry..... 9

" 3—Rapport sur la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef..... 10

" 4—Rapport général sur les chemins de fer du gouvernement en exploitation, par Collingwood Schreiber, ingénieur-dirigeant. 18

Chemin de fer Intercolonial..... 18

Chemin de fer de l'Ile Prince-Edouard..... 21

Chemin de fer Canadien du Pacifique..... 23

Embranchement du chemin de fer de Windsor..... 25

Rapports des surintendants, etc.—

Chemin de fer Intercolonial—

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef..... 25

" Thos. Whitney, mécanicien en chef..... 45

" P. S. Archibald, ingénieur..... 51

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—

Rapport par A. Macnab, surintendant et ingénieur..... 56

" A. Stronach, surintendant des mécaniciens et garde-magasin..... 69

Chemin de fer Canadien du Pacifique—

Rapport par T. J. Lynskey, surintendant..... 76

" I. M. Ross, chef des cantonniers..... 85

" H. Tandy, mécanicien-chef..... 86

Embranchemeat du chemin de fer de Windsor—

Rapport par D. Pottinger, surintendant..... 91

" P. S. Archibald, ingénieur..... 92

" 5—Rapport au sujet des réclamations non-réglées, chemin de fer Intercolonial, par F. Shanley, ingénieur en chef 90

" 6—Rapports sur les explorations—

Depuis le Rocher Rouge, en gagnant l'ouest, jusqu'à Prince-Arthur's Landing, par R. M. McLennan. 102

Depuis le Rocher Rouge jusqu'à Linkoping, par R. M. McLennan..... 99

Depuis le Rocher Rouge, en gagnant l'est, jusqu'au lac Long, par C. H. Gamsby..... 105

Depuis le lac Long jusqu'à la rivière de l'Orignal, par C. H. Gambsy..... 108

Depuis la rivière de l'Orignal jusqu'au lac Matagama, par C. H. Gambsy..... 110

Depuis le lac Matagama jusqu'à la rivière de l'Esturgeon, par W. A. Austin..... 112

Depuis la rivière de l'Esturgeon jusqu'à la jonction avec les explorations faites par M. Murdoch en 1872, par A. Brunel..... 114

Rapport concernant le prolongement du chemin de fer Canada Central depuis Pembroke jusqu'au lac Nipissingue, par T. Ridout..... 116

Annexe N° 7—Rapport sur le tracé probable d'une ligne de chemin de fer entre la baie Sud-est du lac Nipissingue et Prince Arthur's Landing, par Collingwood Schreiber 117
Liste des contrats passés pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique 120
Liste des contrats passés depuis le 1er juillet 1879, pour chemins de fer et canaux 122
" 8—Rapport sur les canaux, par John Page, ingénieur en chef des canaux 126
" 9— " le canal Lachine 129
" Beauharnois 137
" Chambly 139
" Saint-Ours 140
par E. H. Parent, Ingénieur-dirigeant.
" " écluses Sainte-Anne 147
le canal de Carillon 149
" de la Chute à Blondeau 147
" de Grenville 150
" de la Culbute 150
par D. Starke, Ingénieur-dirigeant.
" " le canal Cornwall 151
par D. A. McDonnell, Surintendant.
" " les canaux de Williamsburg 152
par A. G. Macdonnell, Surintendant.
" " le canal Welland 154
par William Ellis, Surintendant.
" " le canal de la baie Burlington 163
par William Ellis, Surintendant.
" 9—Rapport sur le canal Rideau 164
par F. A. Wise, Ingénieur-dirigeant.
" " les travaux de la rivière Trent 166
par Thomas D. Belcher, Ingénieur-dirigeant.
" " le canal Saint-Pierre 170
par Henry F. Perley, Ingénieur-dirigeant.
" 10—Tableau général indiquant:
1° Les pouvoirs d'eau et autres propriétés publiques loués sur les canaux et chemins de fer, durant l'exercice expiré le 30 juin 1880 171
2° Propriétés achetées ou vendues par le ministère. 176
" 11—Tableau des réclamations renvoyées aux arbitres officiels avec leurs décisions 180
" 12—Tableau des distances entre les cités d'Ottawa et Kingston 186
" 13—Tableau indiquant l'ouverture et la fermeture des canaux 187
" 14—Rapport sur l'étude des tracés dans le territoire du Nord-Ouest, par Marcus Smith 188

RAPPORT

1879—80.

A Son Excellence le marquis de Lorne, C.C., C.C.M.G., gouverneur général du Canada, etc, etc.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE:

J'ai l'honneur de soumettre le rapport du ministère des chemins de fer et canaux pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Le présent rapport est soumis conformément aux dispositions de l'acte 31 Vic., c. 12 (1867), tel que modifié par l'acte 42 Vic., chap. 7, articles 4 et 5 (1879), pourvoyant à la division du ministère des travaux publics en deux administrations distinctes: le ministère des travaux publics et le ministère des chemins de fer et canaux.

Les rapports annuels des ingénieurs en chef, les rapports spéciaux et généraux des surintendants des chemins de fer et canaux, et ceux d'autres officiers du ministère forment l'annexe.

CHEMINS DE FER.

Les voies ferrées de l'Etat, dont le contrôle est confié à ce département, sont les suivantes:—

1. Chemin de fer Canadien du Pacifique.
2. Chemin de fer Intercolonial.
3. Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Cette ligne commence au terminus du chemin de fer Canada Central, près de l'extrémité orientale du lac Nipissingue, traverse la région au nord du lac Supérieur, la rivière Népigon près de son embouchure, et de là se rend jusqu'à Fort-William, après avoir passé par Prince Arthur's Landing.

Cette section du pays, longue d'environ 650 milles, a été explorée et mesurée dans toute son étendue.

Entre Prince Arthur's Landing et Fort-William, distance d'à peu près six milles, la communication se fait par une ligne que l'on a achetée d'une compagnie.

De Fort-William la ligne s'étend vers l'ouest, traverse le lac des Mille-Lacs, à Port-Savanne, ainsi que les lacs Wabigoon et Vermillon, et va jusqu'à l'embouchure du lac des Bois, à Kéwatin (Portage-du-Rat), distance de 294 milles.

La voie est posée sur 171 milles de cette distance, c'est-à-dire depuis la baie du Tonnerre.

De Kéwatin, la ligne continue vers l'ouest jusqu'à Selkirk, sur la rivière Rouge, distance de 112 milles, et les rails sont posés sur tout ce parcours.

Sur un parcours de 16 milles au-delà de la rivière Rouge—jusqu'à la jonction Victoria, la ligne n'est pas construite; mais la correspondance se fait *viâ* Winnipeg, par l'embranchement de Pembina, sur le côté est de la rivière Rouge, et par l'embranchement de Winnipeg, sur le côté ouest.

De Winnipeg, et en gagnant l'ouest, la ligne s'étend au-delà du Portage la Prairie, sur l'Assiniboine, jusqu'à la limite ouest de la province du Manitoba. La route est maintenant ouverte à la circulation jusqu'au Portage la Prairie, situé 70 milles à l'ouest de Winnipeg, et la voie est posée jusqu'à quelques milles de la limite occidentale du Manitoba.

A partir de cette limite, la ligne projetée suit une direction nord-ouest jusqu'à la Petite-Saskatchewan, et là il faudra choisir entre deux lignes : l'une traversant l'Assiniboine à l'embouchure de la rivière aux Coquilles, l'autre traversant cette même rivière à l'embouchure de la Qu'Appelle. De ce point, et quelle que soit celle qui sera choisie, elle suivra une direction nord-ouest jusqu'à un point commun près de la Saskatchewan du sud; de là, elle ira jusqu'au Coude de la Saskatchewan du nord, dont elle suivra la vallée jusqu'à Battleford. Ensuite, entre les rivières à la Bataille et Saskatchewan du nord, elle traversera cette dernière au nord-est de Fort Edmonton, et de là, par le lac Sainte-Anne, traversant les rivières Pembina et McLeod, elle atteindra la vallée de l'Athabaska, au pied des Montagnes Rocheuses.

Après avoir remonté cette vallée et celle de la Miette, elle atteint la passe de la Tête-Jaune, et de là suit la rivière Fraser jusquà la Cache de la Tête-Jaune; ensuite elle descend la vallée de l'Albreda, longe la rive occidentale de la Thompson du nord

passe Kamloops et traverse la rivière Thompson à Savona, au pied du lac Kamloops. Allant ensuite jusqu'à Lytton, au confluent des rivières Thompson et Fraser, elle traverse cette dernière à quelques milles en aval de ce point et suit la rive gauche de cette rivière jusqu'à ce qu'elle atteigne les eaux du Pacifique, à Port-Moody, Burrard Inlet.

Du lac Nipissingue à Port-Moody, la distance totale peut être portée à 2,627 milles. Cette estimation, comme celle que donnait le rapport de l'an dernier, sera susceptible de modification, car elle pourra être moindre ou plus considérable lorsque la ligne se construira.

EMBRANCHEMENT DE PEMBINA.

Actuellement en pleine exploitation, cet embranchement commence à Selkirk et va aboutir sur le côté est de la rivière Rouge. Passant par Saint-Boniface, vis-à-vis Winnipeg, il s'étend jusqu'à Emerson, sur la limite internationale, distance de 85 milles. A ce point, il fait correspondance avec le chemin de fer Saint-Paul, Minéapolis et Manitoba, des Etats-Unis.

EMBRANCHEMENT DE WINNIPEG.

Il suit une direction nord-ouest depuis la ville de Winnipeg, jusqu'à la jonction Victoria, sur la ligne principale, distance de 18 milles.

Un pont temporaire jeté sur la rivière Rouge met en communication cet embranchement et celui de Pembina à Saint-Boniface. La municipalité est actuellement en voie de construire un pont permanent.

CHEMIN DE FER CANADA CENTRAL.

Depuis le lac Nipissingue, et en gagnant l'est jusqu'à Pembroke, sur l'Outaouais, un prolongement subventionné de ce chemin de fer va permettre d'établir une correspondance entre le terminus du chemin de fer du Pacifique canadien et les voies ferrées de l'Ontario et de Québec. L'Intercolonial complétera la communication par chemin de fer entre l'Atlantique et le Pacifique.

CONSTRUCTION.

DU LAC SUPÉRIEUR À LA RIVIÈRE ROUGE.

Entre ces deux points—distance d'environ 410 milles—la ligne a été donnée à l'entreprise, et six contrats distincts ont été passés à la suite de l'adjudication.

Les travaux sont avancés à des degrés divers.

A partir du lac Supérieur, ces travaux viennent dans l'ordre suivant :—

1. Le contrat n° 13, pour le nivellement de la chaussée entre Fort-William et Sunshine Creek, parcours de 32½ milles, a été passé en avril 1875. Entrepreneurs, MM. Sifton et Ward. Peu considérables, ces travaux étaient terminés en 1876.

2. Le contrat n° 25 comprend le nivellement entre Sunshine Creek et la rivière des Anglais, distance de 80 milles, ainsi que la pose de la voie et un ballastage partiel entre la rivière des Anglais et Fort-William, à l'extrémité ouest de la section, distance de 113 milles. Il a été passé en 1876. Entrepreneurs, MM. Purcell et Ryan. Ces travaux sont presque terminés.

3. Le contrat n° 41 est pour la section entre les rivières des Anglais et de l'Aigle, qui était de 118 milles, mais qui est maintenant réduite à quatre. Il a été passé avec MM. Purcell et Cie, qui ont commencé les travaux en mars 1878, lesquels consistaient en tout ce qu'exigeait la complète construction d'une voie. Les entrepreneurs sont beaucoup avancés dans leurs travaux, car des trains de wagons-tombereaux circulent maintenant jusqu'à 170 milles de Fort-William.

4. Le contrat n° 42 est pour la section entre la rivière de l'Aigle et Kéwatin; distance, 67 milles. Travaux commencés en mars 1878. Entrepreneurs, MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie. Les travaux sont quelque peu considérables, mais bien avancés.

5. Le contrat n° 15, passé en janvier 1877, comprend le nivellement de la chaussée entre Kéwatin et le lac à la Crosse, 36½ milles, ainsi que la pose de la voie sur cette section et sur celle du contrat n° 14, s'étendant jusqu'à Selkirk, sur la rivière Rouge, distance de 112 milles. Les travaux de nivellement étaient très considérables. Leur entreprise a appartenu à M. Joseph Whitehead jusqu'au mois de mars dernier, mais elle lui a été retirée depuis, et son exécution se continue sous le contrôle immédiat du département. Sauf sur le parcours d'un demi-mille, à l'extrémité est, la voie est maintenant ouverte à la circulation.

6. Le contrat n° 14 n'est que pour le nivellement de la chaussée entre le lac à la Crosse et Selkirk, distance de 76 milles. Ces travaux furent adjugés aux MM. Sifton et Ward, en avril 1875. Ils sont maintenant terminés jusqu'à Selkirk. Une voie a été établie pour mettre la ligne en correspondance avec la rivière Rouge.

Bien que la section entre la baie du Tonnerre et le lac à la Crosse soit très accidentée, on est parvenu à donner des rampes et courbes faciles sur tout ce parcours.

EMBRANCHEMENT DE PEMBINA.

Trois contrats ont été passés pour l'exécution des travaux de cette ligne.

1. Nivellement de la chaussée entre Emerson et Saint-Boniface; distance, 63 milles. Il a été fait par M. Whitehead, en vertu d'un contrat passé en avril 1874.

2. Les ponts, la pose de la voie et le ballastage sur ce parcours ont été adjugés aux MM. Kavanagh, Murphy et Upper, en juin 1878. Ces travaux devaient être terminés en décembre 1879; mais cette condition n'ayant pas été remplie, le département les a fait finir.

3. La construction de la partie de l'embranchement entre Saint-Boniface et la ligne principale a été commencée en mai 1877, par M. Joseph Whitehead, et elle a été terminée par lui.

Onze bâtiments de station ont été construits sur cet embranchement, ainsi que des hangars à Emerson. Des contrats spéciaux ont été passés pour ces constructions.

À L'OUEST DE LA RIVIÈRE ROUGE.

La première section de 100 milles, à l'ouest de la rivière Rouge, a été adjugée à M. Ryan en août 1879, et les travaux auraient dû être terminés en août 1880.

L'entrepreneur n'ayant pas rempli son contrat, le département fait maintenant achever les travaux. La ligne est ouverte à la circulation jusqu'au Portage la Prairie, distance de 70 milles.

La deuxième section de 100 milles, à l'ouest de la rivière Rouge, a été adjugée le 3 mai 1880, aux MM. Bowie et McNaughton, et les travaux doivent être terminés en décembre 1882; mais tout l'été s'étant passé sans que les entrepreneurs fissent aucun effort pour les faire avancer d'une manière notable, le contrat a été résilié.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Les travaux donnés à l'entreprise dans cette province sont divisés en quatre sections.

Contrat	60.	D'Emory's-Bar à Boston-Bar	29 milles.
"	61.	De Boston-Bar à Lytton	29 "
"	62.	De Lytton à Junction-Flat	28½ "
"	63.	De Junction-Flat au passage d'eau de Savona.	40½ "
			127

Ces quatre sections ont été données à un syndicat, représenté par M. D. O. Mills.

Les travaux ont été commencés de bonne heure au printemps, et continués depuis avec vigueur.

Le percement de tunnels et autres travaux d'excavation dans le roc sont hâtés sur les premiers 19 milles de la section 60, et d'Emory's-Bar à Yale (cinq milles) la chaussée est prête à recevoir les rails.

Les travaux marchent également à l'extrémité supérieure de la section 62 et à l'extrémité inférieure de la section 63.

TÉLÉGRAPHE.

Une ligne de télégraphe a été établie de Winnipeg à Selkirk, le long de l'embranchement de Pembina.

SERVICE D'EAU.

On a adopté le système Hagas de service d'eau par les citernes sur environ 140 milles à l'ouest du Fort-William, et il est maintenant prêt à être utilisé. Sur les

autres parties de la ligne et sur ses embranchements ouverts à la circulation, le service d'eau est fait au moyen de citernes élevées à l'épreuve de la gelée.

CLÔTURAGE EN FIL DE FER.

Des contrats ont été passés pour ce genre de clôturage sur environ 200 milles de la voie.

PONTS.

On a fait construire (à l'entreprise) un pont temporaire sur la rivière Rouge, à Winnipeg.

Des contrats ont été passés pour la fourniture de superstructures en fer (et l'assemblage de leurs pièces) qui doivent remplacer celles des ponts temporaires sur les rivières Seine et Rosseau, sur la crique Joe et sur la rivière du Rat. Tout ces ponts sont sur l'embranchement de Pembina. La superstructure des ponts aux deux décharges du lac des Bois a aussi été donnée à l'entreprise.

RAILS.

Il n'a pas été fait d'achat de rails à part des 39,000 tonnes mentionnées dans le rapport de l'année dernière comme ayant été obtenues pour le chemin de fer du Pacifique.

Des contrats ont été passés pour la fourniture des carvelles.

Il en a été aussi passé pour le transport de rails et attaches de Montréal à Émerson et à Fort-William, et ceux remisés sur l'île Vancouver sont en voie d'être transportés à Yale pour la ligne maintenant donnée à l'entreprise. Le reste—600 tonnes—de la quantité achetée en 1879 et qui est encore en Angleterre, sera envoyé à la Colombie.

On a acheté des plaques tournantes en fer et des tringles d'aiguille.

PROLONGEMENT DU CANADA CENTRAL.

Le nivellement et la construction des ponts sont commmencés jusqu'au 74me mille de Pembroke. La voie est posée et le ballastage fait jusqu'au 61me mille.

Des bâtiments de station ont été construits et des voies d'évitement établies jusqu'à Bissets, situé à 60 milles de Pembroke, et la ligne est ouverte jusque là au transport des voyageurs et du fret.

Les rails nécessaires à toute l'étendue de la ligne subventionnée sont rendus sur les lieux. * (Annexe 3, page 10.)

CHEMIN DE FER DU PACIFIQUE CANADIEN—PARTIES EXPLOITÉES.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.
D'Emerson à Winnipeg et à Saint-Boniface	63
De Saint-Boniface à Selkirk	22
De Selkirk au lac à la Crosse	76
	161

* Depuis que l'ingénieur a écrit cela, la voie est posée jusqu'au 71me mille, et l'on travaille au nivellement jusqu'au 93me mille.

L'embranchement de Pembina n'étant pas exploité de manière à satisfaire par ceux qui en avaient l'affermage, MM. Upper et Cie, le marché fait avec eux a été annulé par arrêté du conseil rendu le 26 janvier 1880, et depuis le 10 février dernier, le gouvernement s'est chargé de l'exploitation de ce chemin.

Bien que non terminées tout à fait, les sections reliant Saint-Boniface à Selkirk et au lac à la Crosse ont aussi été ouvertes au trafic, et par ce fait une voie de communication se trouve établie entre Emerson et le lac à la Crosse.

Aux difficultés ordinaires de l'exploitation de toute nouvelle voie ferrée, sont venues s'ajouter celles d'une saison exceptionnellement rigoureuse.

Vu leur petit nombre, les locomotives ne purent suffire à la desserte dans ces circonstances, et l'absence d'engins pour enlever la neige amoncelée sur la voie a été cause que le trafic n'a pu être tout à fait régulier; mais l'arrivée de quatre locomotives achetées de l'Intercolonial a permis de le desservir plus facilement.

Entre Saint-Boniface et le lac à la Crosse, il n'y a maintenant que deux convois par semaine. Ils transportent un assez bon nombre de voyageurs et une assez grande quantité de fret.

Les locomotives et les wagons à marchandises ont été maintenus en bon état.

Des rails d'acier, avec leurs éclisses, ont été posés sur toute la voie.

REVENU.

Les recettes brutes de son exploitation pour les quatre mois et 18 jours expirés le 30 juin se sont élevées à.	$104,975.69
Les frais d'exploitation à.....	78,892.01
Excédant des recettes sur les dépenses.....	26,083.68

Le nombre des voyageurs voiturés a été de 17,640, et la quantité de fret, de 24,214 tonnes.

Le télégraphe entre Fort-William et Edmonton, 1,197 milles, continue à fonctionner, mais non d'une manière satisfaisante.

Les deux contrats concernant l'exploitation de la ligne entre la Rivière-Rouge et Edmonton doivent expirer dans le cours de l'été prochain, et alors il pourra être pris d'autres arrangements qui assureront un service plus efficace.

MATÉRIEL ROULANT.

Dans le cours de l'année, des contrats ont été passés pour la fourniture du matériel roulant que le trafic exige, c'est-à-dire de voitures à voyageurs, de wagons-poste

et de wagons à marchandises, et aussi du nombre de chasse-neige nécessaires pour tenir la voie libre pendant l'hiver.

Conformément à leur contrat, une partie de ce matériel roulant a été cédée, après évaluation, par MM. Upper et Cie. (Annexe 4, page 23.)

INTERCOLONIAL.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

Lignes des malles européennes.

	Milles.	
De Pointe-Lévis à Rivière-du-Loup	126	
De Rivière-du-Loup à Moncton	374	
De Moncton à Painsec	8	
De Painsec à Truro	118	
De Truro à Halifax	62	
		688

Prolongements.

De Moncton à Saint-Jean	89	
De Painsec à Shédiac	11	
De Truro à Pictou	52	
		152

Embranchements locaux.

De Rimouski au quai	2	
De Newcastle, N.-B., au quai en eau profonde	2	
De Dorchester au quai d'embarquement	1	
De Sackville au quai d'embarquement	0·5	
De Stewiacke au quai	1	
		6·5
Total		846·5

L'achat de la partie du chemin de fer Grand Tronc, depuis Hadlow, vis-à-vis Québec, jusqu'à la Rivière-du-Loup, distance de 124½ milles, a été effectué le 1er août 1879, aux termes et conditions mentionnés dans le dernier rapport annuel.

Le prix—$1,500,000—a été payé à la compagnie du chemin de fer Grand Tronc et par elle employé, conformément au contrat, à l'établissement d'une ligne indépendante entre Sarnia et Chicago.

Des travaux de réparation et d'amélioration ont été commencés sur la section de Rivière-du-Loup, dès que le transfert en a été fait.

A venir jusqu'au 30 juin dernier, ces travaux avaient coûté $389,575.43.

Les améliorations effectuées sur cette partie comprennent le ballastage, la pose de rails d'acier et la construction de remises et clôtures paraneige. A la jonction de la Chaudière, tous les bâtiments de station nécessaires, ainsi que des abris pour les émigrants, ont été construits. Sept nouvelles gares ont été construites; le nombre de voies d'évitement a été augmenté et le service d'eau perfectionné.

Entre Rivière-du-Loup et Halifax, on a construit de nouveaux hangars, établi d'autres voies d'évitement, remplacé les plaques tournantes en bois par d'autres en fer, et, sur divers points, substitué le fer au bois dans la superstructure des ponts.

Plusieurs quais ont été prolongés, et, à Saint-Jean, le quai en eau profonde a été terminé.

Des remises pour la houille ont été construites à Truro et à Moncton.

De nombreuses et parfois dispendieuses réparations ont été faites aux gares, remises du fret, aux remises des locomotives et à la maçonnerie des ponts et ponceaux.

A Rimouski, la gare et autres bâtiments incendiés en novembre 1879, ont été reconstruits. A Amherst, on a construit un bâtiment pour y tenir le buffet.

Les mesures prises, tant sur le parcours de la ligne qu'à Halifax, pour faciliter l'expédition du bétail en Angleterre, paraissent être tout à fait au gré des expéditeurs.

Afin d'aider au développement du trafic des céréales avec l'Europe *viâ* le port d'Halifax, l'on a réduit le prix du transport par le chemin de fer, mais sans obtenir le résultat désiré.

Le trafic des houilles de la Nouvelle-Ecosse a considérablement augmenté.

Le service des malles anglaises, *viâ* Halifax en hiver, et Rimouski en été, a été continué.

Malgré la grande augmentation du trafic, le matériel roulant a pu suffire et être maintenu en bon état.

La voie entière a été bien entretenue.

A la fin de l'exercice 1878-79, le compte du capital s'élevait à.....	$36,317,705.04
A la fin de l'exercice 1879-80, à.....	38,365,719.64

Pendant l'exercice terminé le 30 juin dernier, la dépense pour le compte du capital a été comme suit :—

Prolongement dans Halifax	$ 7,164.02
Terminus en eau profonde, à Saint-Jean	94,545.65
Construction de la voie, anciens comptes	23,931.67
Acquisition de l'embranchement de Rivière-du-Loup	1,500,000.00
Réparations et améliorations sur cet embranchement	369,799.96
Matériel roulant pour cet embranchement	19,795.47
Serre-écrou	32,797.83
	$2,048,014.60

A l'exception du prolongement dans Halifax et du terminus en eau profonde à Saint-Jean, tous les travaux exécutés cette année sur la ligne, à l'est de Rivière-du-Loup, et sur ses embranchements, ont été portés au compte des frais d'exploitation.

Les paiements d'anciennes réclamations pour travaux de construction faits sous le contrôle des commissaires sont portés au compte du capital.

Les recettes brutes de l'année se montent à $1,506,298-48, soit une augmentation de $212,198.79 sur celles de l'an dernier, leur chiffre étant de $1,294,099.69.

Les recettes provenant du transport de voyageurs accusent une augmentation de $48,445.57 sur celles de l'année précédente.

L'augmentation de recettes provenant du voiturage du fret est de $161,995.65, et celle du nombre de tonnes, de 51,063.

Pour l'exercice terminé le 30 juin dernier, les recettes et dépenses sont comme suit :—

Total des frais d'exploitation	$1,603,429 71
Total des recettes	1,506,298 48
Perte sur l'exploitation de l'année	$ 97,131 23

Nombre de milles parcourus par les locomotives, cette année et l'an dernier :—

1879-80	3,076,342	milles.
1878-79	2,531,791	"
Augmentation	544,551	"

Nombre de milles parcourus par les wagons, cette année et l'an dernier :—

1879-80	28,254,065	milles.
1878-79	21,855,441	"
Augmentation	6,398,624	"

Frais d'exploitation par mille de la voie :—

1878-79	$2,815 38
1879-80	1,943 55
Diminution	871 83

Frais d'exploitation par train et par mille :—

	cents.
1878-79	95·20
1879-80	63·23
Diminution	31·97

Pendant l'exercice 1879-80, les frais d'exploitatoin du chemin de fer, y compris l'embranchement de Rivière-du-Loup—en tout 840 milles, se sont élevés à.....$ 1,603,429 71

En 1878–79, les frais d'exploitation de la ligne, qui était alors de 714 milles, ont été de $2,010,183.22 (moins $163,396.03, solde au débit du compte indéterminé de 1878 des renouvellements de rails d'acier) $1,841,787 19

Ce qui accuse en faveur de 1879–80 une différence de..... $238,357 48

Les recettes des premiers trois mois de l'année courante accusent une augmentation de quatre-vingt mille piastres sur celles de la période correspondante, l'an dernier. (Annexe 4, page 18.)

EMBRANCHEMENT DE PICTOU.

Par la loi 42 Vic., chap. 12, portant modification de l'acte 40 Vic., chap. 46, il est stipulé que l'embranchement de Pictou de l'Intercolonial sera transféré à la compagnie du chemin de fer et des mines de houille d'Halifax et du Cap-Breton, aussitôt que les 82 milles entre New Glasgow et le détroit de Canso auront été construits et équipés au gré du gouvernement de la Nouvelle-Ecosse, et qu'un passage d'eau aura été établi entre la tere ferme et l'île du Cap-Breton, au terminus du chemin de fer.

La ligne de la compagnie ci-dessus désignée est établie et ouverte à la circulation, mais le transport de l'embranchement de Pictou n'est pas encore fait.

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Vu le non-accomplissement, par la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest, des conditions de la convention du 6 novembre 1877, en vertu de laquelle a été transféré à cette compagnie l'embranchement de Windsor, qui s'étend de la jonction de Windsor à Windsor, distance de 32 milles; et vu que cette compagnie

s'est reconnue incapable, sans aide, de compléter le prolongement de la ligne d'Annapolis à Yarmouth, ainsi que le veut la convention ; et vu aussi les plaintes et représentations réitérées au départment que cette section était exposée à des retardements, pertes et inconvénients par la persistance que l'on apporte à desservir ce trafic comme si le chemin de fer de Windsor à Annapolis, et l'embranchement de Windsor, étaient deux entreprises distinctes, il a été décidé que l'on demanderait à la compagnie du chemin des Comtés de l'Ouest là rétrocession de l'embranchement de Windsor.

En conséquence, le gouvernement a pris possession de l'embranchement en décembre 1879, et il a été fait un arrangement spécial avec la compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis pour l'exploîtation temporaire de cette ligne, arrangement qui doit prendre fin après un mois d'avis que l'un ou l'autre des contractants pourra donner à cet effet.

Pour ce, la compagnie touche les deux tiers des recettes brutes, et le gouvernement se charge des frais d'entretien. Jusqu'ici, l'on est satisfait de cet arrangement.

La voie a été maintenue en bon état et les ponts et d'autres constructions ont été réparés.

Jusqu'au 30 juin de l'année dernière, les frais d'entretien se sont élevés à $4,526.99.

A venir jusqu'à la même date, les recettes brutes se sont élevées à $42,035.11, et le gouvernement en a reçu le tiers, soit $14,011.97.

A la fin de chaque mois, le gouvernement a reçu de la compagnie sa part des recettes. (Annexe 4, page 25.)

RÉCLAMATIONS PENDANTES.

Plusieurs réclamations se rattachant à la construction de l'Intercolonial restant encore à régler, M. Frank Shanly, ingénieur en chef de ce chemin de fer, a été chargé d'en faire l'examen en vertu d'un arrêté du conseil du 23 juin dernier. (Annexe 5, page 90.)

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

LONGUEUR DE LA LIGNE.

	Milles.	
De Tignish à Royalty-Junction	113½	
De Royalty-Junction à Mount-Stewart	20	
De Mont-Stewart à Georgetown	21	
		154½

PROLONGEMENTS.

De Royalty-Junction à Charlottetown	5	
De Mount-Stewart à Souris	39	
		44
		198½

Le prolongement dans Souris est terminé et les convois le parcourent maintenant. Les travaux exécutés là dans le cours de l'année comprennent la construction de 840 pieds de voie et d'un quai de 1,000 pieds de longueur, avec entrepôt, gare, etc.

Pour faciliter la desserte du trafic de la ligne, et vu l'insuffisance du nombre actuel de locomotives, on en a commandé deux autres plus puissantes, c'est-à-dire des "Mason Fairlie."

Des wagons fermés ont été reconstruits dans le cours de l'année.

La voie a été bien entretenue et le matériel roulant est en bon ordre.

De grandes réparations ont été faites à plusieurs ponts.

A Georgetown, Summerside et Alberton, on a réparé les dommages que les quais avaient subis pendant une tempête.

A la fin de l'exercice, le compte du capital s'élevait à $3,466,588.57, contre $3,450,048.75 pour la période précédente.

L'augmentation de $16,539.82 représente la dépense faite pour le prolongement dans Souris.

Les recettes brutes de l'année se montent à $113,851.11, soit, une diminution de $12,004.80, celles de l'année précédente ayant été de $125,855.91.

Les recettes provenant du transport des voyageurs accusent une diminution de $6,787.92, et celles provenant du fret, de $3,216.48.

Les frais d'exploitation de la ligne, cette année, sont de $164,640.55 ; ceux de l'an dernier était de $223.313.12, soit, une diminution de $58,672.57.

Pour l'exercice terminé le 30 juin dernier, les frais d'exploitation et les recettes ont été comme suit :

Total des frais d'exploitation	$164,640.55
Total des recettes	113,851.11
Pertes à soustraire	$50,789.44

Tableau comparatif du parcours des locomotives pour les deux dernières années

1879-80	295,190	milles.
1878-79	286,886	"
Augmentation	8,304	"

Tableau comparatif du parcours des voitures pour les deux dernières années :

1878-79	1,037,540	milles.
1879-80	1,010,483	"
Diminution	27,057	"

Frais d'exploitation, par mille:

1878-79	$1,125.00
1879-80	829.42
Diminution	$295.44

Frais de traction des trains, par mille :—

1878-79	cts. 91.72
1879-80	67.28
Diminution	cts. 24.44

(Annexe 4, page 21.)

CANAUX.

Les canaux du Canada ont été construits sur les lignes suivantes de navigation à l'intérieur, savoir :

1. Le Saint-Laurent et les lacs ;
2. L'Outaouais ;
3. Le Rideau, d'Ottawa à Kingston ;
4. La navigation de la Trent jusqu'à Kingston ;
5. Le Richelieu, jusqu'au lac Champlain ;
6. Le canal Saint-Pierre, Cap-Breton, N.-E.

LE SAINT-LAURENT ET LES LACS.

Cette ligne de navigation s'étend depuis le détroit de Belle-Isle jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur. Elle suit le cours du fleuve Saint-Laurent, et passe par les lacs Ontario, Erié, Sainte-Claire et Huron. Sa longueur est de 2,384 milles statutaires.

Le lac Supérieur est à environ 600 pieds au-dessus du niveau des plus hautes marées aux Trois Rivières, sur le Saint-Laurent.

Les travaux sous le contrôle fédéral sont situés entre Montréal et le lac Erié, distance de 370 milles.

Les canaux qui se trouvent sur cette ligne sont ceux de Lachine, Beauharnois, Cornwall, de la Pointe Farran, du Rapide Plat, des Galops et de Welland. Ils représentent un parcours total de 70½ milles, et une chûte totale de 533¼ pieds, rachetée par le moyen de 53 écluses.

On atteint le lac Supérieur par le canal du Sault-Sainte-Marie, qui a été construit par une compagnie américaine. Il est situé sur le côté américain du fleuve. Il fait éviter le Sault Sainte-Marie et unit, pour la navigation, les lacs Hurons et Supérieur.

Sa longueur est d'un peu plus d'un mille, sa chute de 18 pieds, et sa profondeur de 12 pieds sur les seuils d'écluse.

On a néanmoins commencé la construction d'une nouvelle écluse, qui aura une profondeur de 16 pieds sur les seuils, au niveau le plus bas du lac Supérieur.

Pour le relevé des distances, et les sections de navigation depuis le détroit de Belle-Isle jusqu'à Duluth, à la tête du lac Supérieur, *voir* l'annexe n° 2, page 9.

CANAL LACHINE.

Longueur du canal		8½	milles statutaires.
Nombre d'écluses		5	
Dimensions des écluses		200	pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses		44¾	pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils.	à 2 écluses.	16	"
	à 3 écluses.	9	"
Largeur du canal au fond		80	"
Largeur du canal à la surface de l'eau		120	"

Ce canal s'étend depuis la ville de Montréal jusqu'au village de Lachine, et permet aux navires d'éviter les rapides Saint-Louis, la première série de rapides sérieux qui empêche de remonter le Saint-Laurent, à une distance de 986 milles du détroit de Belle-Ile.

Fermé le 4 décembre 1879 et ouvert le 25 avril 1880.

Le 29 juin, la circulation a été interrompue à la suite d'un accident. Toutes les portes de l'écluse n° 2 furent endommagées ainsi que celles d'aval de l'écluse n° 1.

Les réparations et renouvellements ordinaires ont été faits à mesure que le besoin s'en faisait sentir.

BOUÉES.

La route que doivent suivre les navires, dans les lacs Saint-François et Saint-Louis, a été soigneusement balisée à l'aide de bouées, et la navigation a été ainsi grandement facilitée.

AGRANDISSEMENT DU CANAL.

Les travaux d'excavation et de maçonnerie du nouveau canal sont maintenant achevés, mais il reste encore ceux du chenal d'entrée et du havre de Lachine.

Les nouvelles écluses, au nombre de cinq entre Montréal et Lachine, auront 270 pieds de longueur et 45 de largeur au fond.

Les deux écluses d'aval, entre le havre de Montréal et le pont Wellington, ont une profondeur de 18 pieds sur les seuils, celle du canal, entre ces points, est de 19 pieds. Les trois autres écluses—à Saint-Gabriel, à la Côte Saint-Paul et à Lachine—ont 14 pieds de profondeur sur les seuils, et celle du canal, entre ces ponts, est de 13 pieds.

Sur toute la longueur, les fondations des constructions sont faites à une profondeur qui permettra d'approfondir le canal jusqu'à 15 pieds, sans aucunement les déranger.

Les deux écluses d'aval sont réunies par un bassin désigné par le n° 1, dont la longueur est de 540 pieds et la largeur moyenne de 260 pieds. L'autre bassin, le n° 2, a été agrandi à son extrémité sud-ouest. Le bassin Wellington, situé au-delà du n° 2, a 1,210 pieds de longueur et 225 de largeur. Il est question d'en établir un autre de même longueur et de 240 pieds de largeur tout à côté.

Depuis en aval du pont Wellington jusqu'à l'écluse de la côte Saint-Paul, la largeur moyenne du canal sera de 200 pieds, et de cette écluse à Lachine elle sera de 150.

Les nouvelles écluses étant indépendantes des anciennes, il y aura double entrée à Montréal et à Lachine.

On a donné à l'entreprise la construction des portes d'écluses nécessaires.

Les cinq écluses auront dix portes dont la hauteur varie de 31½ à 2[illegible]½ pieds. Trois paires de portes de rechange sont aussi construites.

Les portes sont pendues et les ventelles confectionnées et manœuvrées d'après le système perfectionné de Townsend. (Annexe 9, page 129.)

CANAL DE BEAUHARNOIS.

Longueur du canal	11¼	milles statutaires.
Nombre d'écluses	9	
Dimensions des écluses	200	pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	82½	"
Hauteur de l'eau sur les seuils	9	"
Largeur du canal au fond	80	"
Largeur du canal à la surface de l'eau	120	"

Ce canal, situé sur la rive sud du Saint-Laurent, est à 15¼ milles de la tête du canal Lachine et s'étend dans les terres à une certaine distance, reliant les lacs Saint-Louis et Saint-François et tournant les rapides des Cascades, des Cèdres et du Côteau.

Navigation fermée le 2 décembre 1879; ouverte le 20 avril 1880.

Le 23 novembre, la barge à vapeur *Saxon* ayant coulé bas, la circulation a été interrompue pendant 36 heures.

On a fait les réparations ordinaires au canal dans le cours de l'année. Aucune construction exceptionnelle n'a été nécessaire. (Annexe 9, page 137.)

CANAL DE CORNWALL.

Longueur du canal	11½	milles statutaires.
Nombre d'écluses	7	
Dimensions des écluses	200	pieds x 55 pieds.
Ascension totale par les écluses	48	"
Hauteur de l'eau sur les seuils	9	"
Largeur du canal au fond	100	"
Largeur à la surface de l'eau	150	"

Depuis la tête du canal Beauharnois jusqu'au canal Cornwall, il y a un intervalle navigable de 32¾ milles, sur le lac Saint-François.

Le canal de Cornwall permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter les rapides du Long-Sault.

Fermé du 9 décembre 1879 au 26 avril 1880.

La circulation n'a pas été interrompue pendant l'exercice 1879–80.

Les réparations ordinaires ont été faites aux portes d'écluse, ponts, ventelles, etc., et les levées et murs en talus exhaussés.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les travaux d'agrandissement comprennent la construction de deux écluses et d'un déversoir régulateur aboutissant au Saint-Laurent. Le niveau de l'eau du canal est exhaussé de deux pieds.

Ces travaux sont à la veille d'être terminés. Entrepreneurs, MM. Gordon Woodward et Chamberlin. (Annexe 9, page 151.)

CANAUX DE WILLIAMSBURGH.

Les canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat et des Galops sont connus sous la désignation commune de Canaux de Williamsburgh.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Longueur du canal	¾	de mille.
Nombre d'écluses	1	
Dimensions des écluses	200	pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	4	"
Hauteur de l'eau sur les seuils	9	"
Largeur du canal au fond	50	"
Largeur du canal à la surface de l'eau	90	"

De la tête du canal Cornwall au pied de celui de la Pointe Farran, la distance, sur le Saint-Laurent, est de 5 milles. Ce canal permet aux navires qui remontent le fleuve d'éviter les rapides de la Pointe Farran ; les navires qui descendent franchissent les rapides aisément et en toute sécurité.

Fermé le 9 décembre 1879, le canal a été ouvert le 20 avril 1880.

Les travaux de réparation et d'entretien ont été de la nature ordinaire. Le canal a été maintenu en bon état.

Les basses eaux du fleuve, dans l'automne de 1879, ont été cause qu'un navire a été retenu une demi-journée à l'écluse 22. C'est la seule fois que la circulation a été interrompue en 1879-80. (Annexe 9, page 152.)

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Longueur du canal	4	milles.
Nombre d'écluses	2	
Dimensions des écluses	200	pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	11½	"
Hauteur de l'eau sur les seuils	9	"
Largeur du canal au fond	50	"
Largeur du canal à la surface de l'eau	90	"

De la tête du canal de la Pointe Farran au pied du canal du Rapide Plat, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de 10½.

Ce canal permet aux navires d'éviter en montant le Rapide Plat, qu'ils peuvent descendre sans danger.

Fermé le 9 décembre 1879, ouvert le 20 avril 1880.

L'eau étant basse dans le Saint-Laurent, dans l'automme de 1879, il en a été de même dans les canaux de Williamsburg, qui n'ont pu être franchis que difficilement par les navires d'un tirant de huit pieds ; mais c'est dans le canal du rapide Plat que cette difficulté s'est fait le plus sentir. Six navires ont été retenus de six à douze heures et trois pendant 24 heures aux écluses 23 et 24, où l'eau n'avait sur les seuils qu'une profondeur de 7 pieds et 6 pouces. Il n'y a pas eu d'autre interruption en 1879-80.

Les réparations ordinaires ont été exécutées. (Annexe 9, page 152.)

CANAL DES GALOPS.

Longueur du canal	$7\frac{5}{8}$ milles.
Nombre d'écluses	3
Dimensions des écluses	200 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par les écluses	$15\frac{3}{4}$ "
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 "
Largeur du canal au fond	50 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	90 "

De la tête du Rapide Plat au pied du canal des Galops, le Saint-Laurent est navigable sur un parcours de $4\frac{1}{2}$ milles.

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de la Pointe aux Iroquois, de la Pointe Cardinal et des Galops.

Fermé le 9 décembre 1879, le canal a été ouvert de nouveau le 30 juin 1880.

Les jetées à l'entrée de l'écluse n° 26, Edwardsburgh, et le pilier à l'entrée de l'écluse n° 27, rapides des Galops, ont été reconstruits.

Dans l'automne de 1879, les basses eaux du fleuve ont été cause qu'un navire n'a pu franchir l'écluse n° 27, canal des Galops, sans s'alléger d'une partie de son chargement. La circulation n'a pas été interrompue pendant le reste de la saison.

Le canal a été maintenu en bon état. (Annexe 9, page 153.)

AMÉLIORATION DU CHENAL DANS LE RAPIDE DES GALOPS.

Ces travaux ont pour but l'approfondissement du chenal de ce rapide, afin que les navires puissent le franchir dans les basses eaux.

Pour arriver à ce résultat, l'on fait sauter sous l'eau les battures et barres de rochers qui s'élèvent de un à sept pieds au-dessus de la profondeur voulue. Le chenal projeté aura une longueur d'environ cinq-huitièmes de mille, et les parties à approfondir forment à peu près la moitié de cette distance. Il aura 200 pieds de largeur, et 16 pieds de profondeur lorsqu'elle est de 9sur le seuil de l'écluse de garde du canal. Aux deux endroits les plus rapides, la profondeur sera augmentée jusqu'à 17 pieds.

On procède à ces travaux de la manière suivante :

Un navire de construction solide, muni d'une puissante machine, manœuvre dans les deux sens du chenal, maintenu à une chaîne attachée au fond des rapides.

Ce navire est maintenu en place par de massives pièces de chêne, placées à l'extérieur dans des coulisses et que l'on monte et descend à volonté. Rendu au point où le navire doit fonctionner, ces pièces sont descendues jusqu'au fond, et, par l'action de la machine, le navire est ensuite élevé suffisamment pour résister au refoulement de l'eau.

Un perforateur du modèle le plus perfectionné est installé à la poupe. Cet appareil fonctionne bien. Un grand nombre de trous ont été pratiqués, l'on a fait sauter ces parties, et enlevé le déblai.

L'entreprise de ces travaux a été adjugée aux MM. Wm Davis et fils, qui ont l'autorisation de se servir du bâtiment et de l'appareil ci-dessus mentionnés.

CANAL WELLAND.

Ce canal relie les lacs Ontario et Erié.

LIGNE PRINCIPALE ENTRE LE LAC ONTARIO ET LE LAC ÉRIÉ

Longueur du canal			$27\frac{1}{5}$ milles.		
Paires de portes auxiliaires			3		
Nombre d'écluses			26		
Dimensions des écluses	2 écluses de	200 pieds	x	45	pieds
	24 "	150 "		$26\frac{1}{2}$	"
	1 "	230 "		45	"
Ascension totale par les écluses		$326\frac{3}{4}$ "			
Hauteur de l'eau sur les seuils		$10\frac{1}{4}$ "			

BRAS DE LA RIVIÈRE WELLAND.

Longueur du canal :—De la tranchée de Port-Robinson à la rivière Welland	2,622 pieds.
" Du canal Welland à la rivière Welland, *viâ* l'écluse de l'aqueduc	300 "
" De la tranchée de Chippawa à la rivière Niagara	1,020 "
Nombre d'écluses :—Une à l'aqueduc, une à Port-Robinson	2
Dimensions des écluses	150 x 26½ pieds.
Chûte totale depuis le canal Welland jusqu'à la rivière Welland	17 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	9 pieds 10 pouces.

CANAL D'ALIMENTATION DE LA GRANDE RIVIÈRE.

Longueur du canal	21 milles.
Nombre d'écluses	2
Dimensions des écluses	1 de 150 x 26½ pieds. 1 de 200 x 45 "
Ascension totale par les écluses	7 à 8 pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	10½ pieds.

BRANCHE DE PORT-MAITLAND.

Longueur du canal	1¾ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions des écluses	185 x 35 pieds.
Ascension totale par les écluses	8½ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	11 "

Le canal a été fermé le 5 décembre 1879 et ouvert depuis Port-Dalhousie jusqu'à Port-Maitland, par le canal d'alimentation, le 16 avril 1880. Vu l'état où se trouvaient les nouvelles constructions à Port-Colborne et aux environs, l'autre partie du canal principal, depuis la jonction à Welland jusqu'à Port-Colborne, n'a été ouverte que le 1er mai 1880. Le canal d'alimentatien n'a pas offert de grandes difficultés au passage des navires et propulseurs ne tirant pas plus de 7 pieds et 6 pouces, et plus de 80 ont pu entrer ainsi dans le lac Erié trois semaines plus tôt.

La circulation a été interrompue deux fois. La première fois, l'interruption a été due à deux navires qui sont restés accolés pendant quatre heures dans l'écluse de prise d'eau à Allanburg. La seconde interruption a duré 11 heures et a été occasionnée par une goëlette qui a coulé bas près de l'écluse de prise d'eau à Thorold.

Le volume d'eau fourni par la Grande-Rivière a suffi à la navigation et aux moulins.

Le trafic a été beaucoup plus considérable que les deux années précédentes.

Le canal est en bon état.

ENTRETIEN.

Le canal a été maintenu en bon état, et un coup-d'œil jeté sur le détail des réparations fera voir qu'elles ont été nombreuses et considérables.

Des réparations, changements et augmentations ont été faits aux maisons de divers éclusiers, ainsi qu'à celles du maître du havre et percepteur des douanes à Port-Dalhousie, et au bureau du percepteur à Port-Robinson.

Environ 37 ponts ont été réparés; quelques-unes de ces réparations ont été considérables. Un pont a été reconstruit et ses abords refaits o améliorés.

Les travaux de restauration des maçonneries ont été considérables. En deux endroits il a fallu démolir et reconstruire des murs en ailes, et en plusieurs autres faire des murs de soutènement.

Trois de ces murs ont 858, 548 et 330 pieds de longueur.

Des portes d'cluses ont été construites et d'autres réparées.

Le nettoyage des fossés en arrière a nécessité un travail considérable.

La description suivante des travaux d'agrandissement du canal, laquelle donne une idée parfaite de l'entreprise, est empruntée au rapport présenté l'an dernier.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Le but de ces nouveaux ouvrages est une navigation au moyen d'écluses de 270 pieds de longueur, de 45 de largeur et de 14 de profondeur sur les seuils. Le canal aura 15 pieds de profondeur et il sera alimenté par le lac Erié.

Actuellement, sa profondeur est de 13 pieds entre les écluses et de 12 sur les seuils; mais les écluses, qui pourront à peu de frais être exhaussées, ont à présent 12 pieds d'eau sur les seuils.

L'entrée et les autres écluses non comprises dans cette catégorie ont 14 pieds de profondeur.

La ligne actuelle du canal est de $27\frac{1}{5}$ milles: la nouvelle sera do $26\frac{3}{7}$ milles.

L'entrée actuelle à Port-Dalhousie a été conservée, ce port étant d'un accès facile et un abri sûr pour les navires. Excepté dans les froids les plus rigoureux, il offre aussi cet avantage d'être libre de glace en hiver.

Une ligne entièrement nouvelle a été suivie de Port-Dalhousie à Allanburgh, distance de 11⅔ milles. Depuis Allanburgh, en montant, on travaille à l'agrandissement de l'ancien canal.

La différence de niveau entre les lacs Ontario et Erié ne peut être indiquée que d'une manière générale, les causes de la variation dans leur niveau n'étant pas identiques de caractère ni de période. La moyenne de cette différence est portée à 326¾ pieds. Sur le canal actuel, cette élévation est rachetée par 26 écluses. Le nouveau canal aura 25 écluses.

La nouvelle entrée de l'écluse à Port-Dalhousie est sur la rive droite de la crique.

L'écluse n° 2 est située à l'embouchure du ravin de May, et avec les autres écluses n°s 3, 4 et 5, le niveau du plateau inférieur se trouve atteint. Entre chaque écluse, la distance est généralement de 1,200 pieds.

Entre les écluses n°s 5 et 6, la distance est d'environ 4,000 pieds. Un espace d'environ 1,000 pieds sépare les écluses n°s 6 et 7.

Les écluses n°s 8 et 9 sont près de la traverse du chemin de Queenston, au cimetière de Sainte-Catherine.

Jusqu'au n° 9, toutes les écluses ont une ascension de 14 pieds.

De l'écluse n° 11, la ligne est directe sur une longueur de 4.4 milles. Entre les n°s 11 et 12 le canal décrit une courbe de 20 degrés vers l'ouest. Les écluses suivantes, 12, 13, 14, 15 et 16 se trouvent sur une même et droite ligne d'environ 4,500 pieds. Après le n° 11, l'intervalle entre les écluses a été déterminé de manière à ce que deux des plus grands navires puissent facilement se rencontrer

Sur l'espace de 14,100 pieds qui sépare les écluses de n° 11 à 24, l'ascension est de 196 pieds.

La ligne suit l'escarpement du Niagara jusqu'au ravin en arrière de Thorold, et traverse ensuite le coteau de la vallée Beaverdam.

L'ancien et le nouveau canal se relient à Allanburgh, au nord des écluses de garde.

Entre les écluses et où la chose est praticable, on construit de grands bassins de réserve communiquant entre eux par des déversoirs.

Les nouvelles constructions sont divisées en 36 sections:—

Les sections 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 14, 15, 16, 21, 22, 24, 26, 29, 31 et 32 sont terminées, les travaux ont été reçus et les dernières estimations dressées.

Les sections 12, 17 et 18, 19 et 20, 23, 25, 27, 30, 35, 36, sont achevées.

Les entreprises dont la plus grande partie des travaux reste encore à faire, sont les suivantes :

Le contrat pour la section 27. Environ 5,600 pieds de longueur. Cette entreprise comprend l'agrandissement du canal dans la ville de Cornwall, la construction d'un aqueduc sur la rivière Chippewa, la démolition de l'écluse actuelle de prise d'eau et la construction d'une autre pour relier le canal à la rivière Chippewa. Les entrepreneurs de cette section, MM. Hunter, Murray et Cleveland, sont peu avancés avec la construction des batardeaux devant faciliter les travaux des fondations de l'aqueduc. Ils ont abandonné leur entreprise.

Le contrat de la section 33. Il comprend l'agrandissement du canal sur un mille de distance, la construction des murs latéraux, de drains, le charroi de déblais sur la partie sud de la 32me section, et la construction d'un canal en syphon pour les eaux du ruisseau Lyon. Entrepreneurs, MM. Bannerman et Cie.

Le contrat de la section 34. Il embrasse une distance de près d'un mille et comprend l'agrandissement du canal, la construction de culées et de piles pour un pont, de murs latéraux, la formation de fossés et le nivellement du chemin de halage. Entrepreneurs, MM. F. B. McNamee et Cie.

Le contrat pour la superstructure de ponts. Dix-neuf ponts doivent être construits sur divers points de la ligne. Entrepreneurs, MM. O'Brien, Gorden et Bergin.

Le contrat pour les portes d'écluse et leur armature, etc. Cinquante-six paires de ces portes,—plus six de rechange,—doivent être construites et placées. Entrepreneurs, Thos. D. Townsend.

Le contrat pour la superstructure des ponts du chemin de fer Welland sur le canal, près de Sainte-Catherine et à Marlatt's Pond. Entrepreneur, la compagnie dite Toronto Bridge. (Annexe 9, page 154.)

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

Longueur	½ mille.
Il n'y a pas d'écluse sur ce canal.	
Largeur moyenne entre les jetées	138 pieds.
Largeur minimum	108 "

Ce canal n'est qu'une simple tranchée dans un banc de sable qui s'était formé entre le lac Ontario et la baie de Burlington, et il est navigable pour les navires tirant 10 pieds d'eau. Il permet aux navires d'atteindre le port de Hamilton et la ville de Dundas par le canal Desjardins.

Fermé le 16 décembre 1879, ouvert de nouveau le 1er avril 1880.

Toutes les réparations nécessaires ont été faites.

Les travaux de reconstruction de la jetée nord-ouest, détruite par le feu, et d'une partie de la jetée de l'autre côté, ont été donnés à l'entreprise et avancent rapidement. (Annexe 9, page 163)

MONTRÉAL, OTTAWA ET KINGSTON.

Cette ligne de navigation s'étend du havre de Montréal au port de Kingston, en remontant le canal Lachine ainsi que les parties navigables du bas de la rivière des Outaouais,—et les canaux de l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, et de là par le canal Rideau jusqu'à Kingston, sur le lac Ontario,—distance totale de 246¼ milles.

Après avoir quitté le canal Lachine, on rencontre les constructions suivantes, qui ont pour but de racheter les obstacles à la navigation par cette route :—

L'écluse Sainte-Anne ;

Le canal de Carillon ;

" de la Chute-à-Blondeau ;

" Grenville ;

" Rideau.

La chute totale est de 533½ pieds (356½ pieds d'ascension et 177 de descente). Nombre d'écluses, 59.

Le tableau suivant indique les distances intermédiaires depuis le port de Montréal :

Sections de la ligne de navigation.	Distances intermédiaires.	Distances totales de Montréal.
Canal Lachine	8½	.....
Du canal Lachine à l'écluse Sainte-Anne	15	23½
Ecluse Sainte-Anne et jetées	⅛	23⅝
De l'écluse Sainte-Anne au canal de Carillon	27	50⅝
Canal de Carillon	2⅛	52¾
Du canal de Carillon à la Chûte-à-Blondeau	4	56¾
Canal de la Chûte-à-Blondeau	⅛	56⅞
Du canal de la Chûte-à-Blondeau au canal de Grenville	1⅜	58¼
Canal de Grenville	5¾	64
Du canal de Grenville jusq. l'entrée de la nav. du Rideau.	56	120
Navigation du Rideau, aboutissant à Kingston.	126¼	246¼

ECLUSE SAINTE-ANNE.

Longueur	$\frac{1}{8}$ mille.
Nombre d'écluses	1
Dimensions de l'écluse	190 pieds x 45 pieds.
Ascension totale par l'écluse	3 "
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 pieds à l'eau basse. 7 pieds à la hauteur d'eau ordinaire.

Cette écluse, avec jetées conductrices en amont et en aval, permet aux navires de franchir les rapides de Sainte-Anne entre l'île Perrot et la tête de l'île de Montréal, à la décharge de cette partie de la rivière des Outaouais qui forme le lac des Deux-Montagnes, à $23\frac{1}{2}$ milles du port de Montréal.

Fermée le 3 décembre 1879, cette écluse était ouverte de nouveau le 24 avril 1880.

On a fait les réparations nécessaires.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Il a été passé un contrat avec MM. Baskerville, O'Connor et Cassidy, pour la construction du nouveau canal avec écluse.

Jusqu'à la fin de l'exercice, les entrepreneurs ont été occupés à extraire de la pierre de la carrière pour la pile du pont du ch. de fer G. T., à se procurer le bois nécessaire et à engager des travailleurs.

Ces travaux comprennent la construction d'une écluse de deux cents pieds de longueur entre les portes, de 45 de largeur au fond et de neuf de profondeur sur les seuils; aussi, la formation d'un chenal d'entrée de 100 pieds de largeur au fond' s'élargissant jusqu'à 150 pieds et d'une profondeur de 10 dans les plus basses eaux. (Annexe 9, page 147.)

CANAL DE CARILLON.

Longueur du canal	$2\frac{1}{8}$ milles.	
Nombre d'écluses	3, (deux d'ascension,—une de descente).	
Dim. des écluses; écluse d'as...	n° 1.	128 pieds x $32\frac{1}{4}$ pieds.
do	n° 2.	$126\frac{1}{2}$ " x $32\frac{1}{4}$ "
Ecluse de prise d'eau	n° 3.	$126\frac{1}{2}$ " x $32\frac{1}{4}$ "
Chute totale	$34\frac{3}{4}$ pieds	$21\frac{3}{4}$ en montant. 13 en descendant.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "	
Largeur du canal au fond	30 "	
Largeur du canal à la surface de l'eau...	50 "	

Ce canal permet aux navires d'éviter les rapides de Carillon.

Entre l'écluse Sainte-Anne et le canal de Carillon, il y a une section navigable de 27 milles sur le lac des Deux-Montagnes et la rivière des Outaouais.

Le canal a été fermé le 24 novembre 1879, et ouvert le 29 avril 1880. On a fait les réparations nécessaires.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Elles consistent en une digue sur l'Outaouais, trois quarts de mille en amont du village de Carillon, et en un canal de trois quarts de mille de longueur, avec deux écluses de 200 × 45 pieds, et dont la profondeur est de neuf pieds sur les seuils.

Ainsi que le rapport de l'an dernier le dit, commencés en 1873 par MM. R. P. Cooke et Cie, ces travaux leurs furent ôtés en 1878. En 1879, l'entreprise de leur achèvement fut adjugée en deux parts. Celle du canal et des écluses aux MM. Cooke et Cie, et celle de la digue et de la glissoire aux MM. McNamee et Cie.

La digue, qui aura 1,800 pieds de longueur, est en cours de construction dans les rapides de Carillon. Le but de cette construction est d'obtenir, en refoulant les eaux de l'Outaouais, une étendue calme entre Carillon et la pointe Verte, au pied du canal de Grenville, de 5¾ milles.

Ordinairement, la différence de niveau entre la tête du canal de Carillon et le pied du canal de Grenville, à la pointe Greece, est d'environ 12½ pieds.

Actuellement, les rapides entre Carillon et Grenville nuisent à la navigation, et ils sont rachetés par l'écluse de la Chute à-Blondeau, écluse qui deviendra inutile dès que les nouvelles constructions seront terminées.

L'eau étant profonde, les travaux de la digue ne peuvent se poursuivre que lorsque la rivière est basse.

D'après le contrat, les travaux doivent être finis vers la fin de 1881. Mille quatre cents pieds de la digue sont faits.

L'entreprise comprend la construction d'une glissoire de 610 pieds de long et de 26 de large, avec aiguilles pour règler le niveau de l'eau.

CANAL ET ÉCLUSE.

La levée qui forme un abord au canal à partir de la rivière, est terminée sur toute sa longueur et jusqu'au niveau ordinaire des hautes eaux. Les murs de l'écluse d'amont sont formés jusqu'à 12 pieds de la hauteur voulue. Les autres travaux marchent également. (Annexe 9, page 147.)

CANAL DE LA CHUTE A BLONDEAU.

Longueur du canal	$\frac{1}{8}$ de mille.
Nombre des écluses	1
Dimensions de l'écluse	$130\frac{5}{6}$ pieds x $32\frac{5}{6}$ pieds à l'ext. supér. et $36\frac{1}{3}$ pieds à l'extrémité inférieure.
Ascension totale de l'écluse	$3\frac{3}{4}$ pieds.
Hauteur de l'eau sur les seuils	6 "
Largeur du canal à la surface de l'eau	30 "
Largeur du canal au fond	30 "

Entre les canaux de Carillon et de la Chute-à-Blondeau, le parcours navigable est de quatre milles. Ce canal est coupé dans le roc solide, et n'a qu'une écluse. Il ne sert qu'aux navires qui remontent le fleuve, car, pour le descendre, tous passent par les rapides.

Fermé le 24 novembre 1879, ce canal était ouvert de nouveau le 2 avril 1880.

Les réparations nécessaires ont été faites à ce canal. (Annexe 9, page 147.)

CANAL DE GRENVILLE.

Longueur du canal		$5\frac{3}{4}$ milles.	
Nombre d'écluses		7	
Dim. des écluses :—Ecl. d'ascension, n° 5	accolées.	$130\frac{2}{3}$ pieds x	$32\frac{1}{6}$ pieds.
" " n° 6		$128\frac{1}{3}$ "	$32\frac{1}{3}$ "
" " n° 7	"	$128\frac{1}{3}$ "	$31\frac{5}{6}$ "
" " n° 8		128 "	$32\frac{1}{6}$ "
Ecluses n°s 9 et 10 et de prise d'eau n° 11		200 "	45 "
Ascension totale par les écluses		$45\frac{3}{4}$ "	
Hauteur de l'eau sur les seuils		6 "	
Hauteur de l'eau sur le seuil des écluses n°s 9, 10, 11		9 "	
Largeur du canal au fond		40 à 50 pieds.	
Largeur du canal à la surface de l'eau		50 à 80 "	

Depuis la tête du canal de la Chute-à-Blondeau jusqu'au pied du canal de Grenville, le parcours navigable est de $1\frac{3}{8}$ mille.

Fermé le 24 novembre 1879 ; ouvert le 24 avril 1880.

Ce canal est à environ 56 milles en aval de la ville d'Ottawa, et permet aux navires d'éviter les rapides du Long-Sault.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Les travaux d'agrandissement du canal, commencés en 1871, comprennent la construction d'écluses de 200 pieds de long, de 45 de large et de 0 de profondeur sur les seuils. Le chenal principal aura une profondeur de 10 pieds, une largeur

moyenne de 40 au fond, et de 50 à 80 à la surface. Des bassins seront établis à environ un demi-mille de distance.

A l'extrémité est du canal, à la pointe Greece, les travaux comprennent la construction de deux écluses séparées par une distance d'environ un quart de mille, et l'entreprise en a été adjugée aux MM. Heney, Nicholson, Stewart et Strachan. On a commencé l'écluse d'aval, et une petite partie du bief a été creusée. (Annexe 9, p. 147.)

TABLEAU de la dimension actuelle des écluses sur les canaux à Montréal et sur ceux d'Ottawa à Kingston, et aussi des navires les plus grands qui pourront les franchir.

Nom du canal.	Dimension des écluses.			Dimension des navires.			
	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Longueur.	Largeur.	Tirant d'eau lorsque chargés.	Tonnage.
Carillon et Grenville.....	128	31½	5½	110	28	5	100
Rideau	134	32	5	110	31½	4½	250

ECLUSES ET DIGUES DE LA CULBUTE.

Nombre d'écluses..... 2
Dimensions des écluses..... 200 × 45
" " ..... 240 × 45
Chute totale..... 18 à 20 pieds.
Profondeur d'eau sur les seuils ..... 6 pieds.
Longueur collective des digues ..... 625 pieds.

Depuis le canal de Grenville et en remontant l'Outaouais jusqu'à la ville d'Ottawa, distance d'environ 58 milles, la navigation se fait en eau calme. En amont de la ville et sur un parcours de 107 milles, jusqu'à l'Islet ou la Culbute, la navigation continue est rendue impossible par les rapides de la Chaudière, du Chêne, des Chats, des Chenaux, du Portage du Fort et du Grand Calumet.

Les constructions de l'Islet font disparaître les rapides de la Culbute et de l'Islet sur le chenal nord de l'Outaouais.

Ce sont deux écluses et trois digues en bois. Les digues, en détruisant les rapides, permettent de naviguer depuis la tête des écluses jusqu'aux Joachims, distance de 37 milles.

La navigation a cessé le 20 novembre 1879 ; et elle était ouverte le 15 avril 1880.

Les dommages causés l'année dernière par les hautes eaux, en aval du barrage incliné, ont été réparés, et l'on a fait toutes les réparations nécessaires ailleurs.

NOUVELLES CONSTRUCTIONS.

Pour rendre la rivière navigable jusqu'à Bryson, il faudrait draguer trois battures en partie et construire deux digues submergées.

La première des battures, 1,000 pieds en aval des écluses, est de 160 pieds de longueur et formée de gravier; la deuxième, un mille plus bas, est de 450 pieds de long et formée de vase et de sable; la troisième, immédiatement en amont du pont du Chapeau et à six milles en aval des écluses, est de 50 pieds de long et formée de gravier. Il faudrait draguer ces battures jusqu'à une profondeur de 2½ pieds.

Les digues doivent être construites, l'une dans les rapides Plats du Rocher-Fendu ou chenal principal, 24 milles en aval des écluses, et l'autre sur un récif en amont des chutes du Grand Calumet, 43 milles en aval des écluses. Ces digues auront une longueur collective de 470 pieds et une hauteur moyenne de cinq.

Quand les battures seront draguées et les digues construites, un parcours de 50 milles, d'une profondeur de sept pieds à l'eau basse, sera ouvert à la navigation entre Bryson et les Joachims.

L'entreprise des digues et du dragage des battures a été adjugée à W. J. Harvey en 1878; mais les travaux n'ayant pas été poussés avec assez de vigueur, le département la lui a ôtée en juillet dernier.

L'entreprise d'un pont-levis, adjugée en 1879 à W. J. Burn, a été terminée à la satisfaction du département en mars 1880.—(Annexe 9, page 148.)

CANAL RIDEAU.

La navigation du Rideau relie la rivière des Outaouais à la ville d'Ottawa avec l'extrémité est du lac Ontario, à Kingston.

Longueur du canal.....	126¼ milles.	
Nombre des écluses d'Ottawa à Kingston.....	33 d'ascension.	
	14 de descente.	
Chute totale ..... 446¼ pieds.	282¼ d'ascension et	durant les hautes eaux.
	164 de descente,	
Dimension des écluses.....	134 x 83 pieds.	
Hauteur de l'eau sur les seuils, 5 pieds; profondeur navigable sur toute la la longueur du canal...	4½ pieds.	
Largeur du canal au fond.....	60 "	dans la terre
	54 "	dans le roc.
Largeur du canal à la surface de l'eau.....	80 "	dans la terre

Pour le tableau des distances des stations entre Ottawa et Kingston. (Voir annexe n° 2, page 186.)

Le point culminant de la navigation se trouve au lac Rideau, en haut; mais plusieurs des biefs de descente sont alimentés par des nappes et cours d'eau. Ci-dessous sont indiquées les sources d'alimentation.

A partir du point culminant la route pour Ottawa passe par la rivière Rideau et pour Kingston par la rivière Cataraqui. Pour maintenir le niveau nécessaire à la navigation, il faut recourir aux bassins dont la liste détaillée est donnée plus bas.

On peut les diviser en trois catégories:

1. Le point culminant est alimenté par le lac Wolfe. 2. Le bief de descente de l'est jusqu'à Ottawa, est alimenté par la rivière Tay, qui se jette dans le lac Rideau.

3. Le bief de descente du sud-ouest, jusqu'à Kingston, est alimenté par le lac Mud, lequel se jette dans le lac Openacon.

(Ce dernier était précédemment connu sous le nom de lac du Diable, appelé ainsi d'après le lac de ce nom, qui se jette dans le lac Mud. La digue à l'embouchure du lac du Diable ayant été démolie, et le canal, depuis la hauteur des terres, entrant dans le lac Mud directement, on a adopté la désignation ci-dessus.)

Le lac Openacon reçoit les eaux des lacs du Chevreuil et du Rocher.

Toutes ces eaux du bief de descente, grossies par celles du lac Loughboro, se jettent dans le lac Cranberry, et forment, à leur issue de Round Tail, la rivière Cataraqui. Au moyen de digues établies sur divers points, cette rivière a été rendue navigable jusqu'à Kingston.

Interrompue le 21 novembre 1879 aux moulins de Kingston, la navigation était ouverte le 27 avril 1880.

A Ottawa, elle a été close le 23 novembre 1879 et ouverte le 27 avril 1880.

Le volume d'eau voulu a été conservé et la navigation n'a pas été interrompue pendant l'exercice 1879-80.

Les constructions ont été maintenues en bon état en leur faisant les réparations qu'elles exigeaient.

On a fait aux bassins d'Ottawa des améliorations qui facilitent le trafic.

L'exploitation des mines de fer du district de Hull, sur la rive nord de l'Outaouais, se faisant sur une plus grande échelle, l'on compte que l'exportation de ce minerai augmentera de beaucoup le trafic du canal. (Annexe 9, page 164.)

RIVIÈRE RICHELIEU ET LAC CHAMPLAIN.

Cette ligne de navigation commence à Sorel, au confluent du Saint-Laurent et de la rivière Richelieu, point qui se trouve à 46 milles en aval de Montréal, et à 114 en amont de Québec; elle suit la rivière Richelieu et par l'écluse de Saint-Ours arrive

au bassin de Chambly, où elle entre dans le canal de Chambly, qu'elle suit jusqu'à Saint-Jean, pour reprendre ensuite la rivière Richelieu jusqu'au lac Champlain, dont la rivière Richelieu est une décharge. Sa longueur, depuis Sorel jusqu'à la frontière, est de 81 milles.

A Whitehall, à l'extrémité sud du lac Champlain, la ligne pénètre dans le canal Champlain et se relie à la rivière Hudson, par laquelle on atteint directement la ville de New-York ; sa longueur sur le territoire des Etats-Unis est de 330 milles.

Le tableau suivant donne les distances de Sorel à New-York :

Sections de navigation.	Distances intermédiaires en milles.	Distance totale.
De Sorel à l'écluse de Saint-Ours	.....	14
De l'écluse de Saint-Ours au canal Chambly	32	46
Canal Chambly	12	58
Du canal Chambly à la frontière	23	81
De la frontière au canal Champlain	111	192
Du canal Champlain à la jonction du canal Erié	66	256
De la jonction du canal Erié à Albany	7	265
D'Albany à New-York	146	411

ÉCLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

Longueur du canal	⅛ de mille.	
Nombre d'écluses	1	
Dimensions de l'écluse	200 pieds x 45.	
Ascension totale par l'écluse	5 "	
Hauteur de l'eau sur les seuils	7 "	à l'eau basse.
Longueur du barrage dans le chenal Est	300 "	
" " " Ouest	600 "	

A Saint-Ours, qui est situé à quatorze milles de Sorel, la rivière Richelieu est divisée en deux chenaux par une petite île. L'écluse de Saint-Ours est située sur le chenal Est.

Il y a une profondeur navigable de 7 pieds entre l'écluse de Saint-Ours et le Bassin de Chambly, distance de trente-deux milles.

L'écluse de Saint-Ours a été fermée le 24 novembre 1873 et ouverte le 27 avril 1880.

Toutes les réparations nécessaires ont été exécutées d'une manière satisfaisante. (Annexe 9, page 140.)

CANAL DE CHAMBLY.

Longueur du canal	12	milles.
Nombre des écluses	9	"
Dimensions des écluses :		
Ecluse de prise d'eau n° 1, à Saint-Jean	122	pieds x $23\frac{1}{2}$ pieds.
Ecluse d'ascension n° 1	124	" x $23\frac{7}{12}$ "
" n°s 3, 4, 5, 6	118	" x 23 à $23\frac{7}{12}$ pieds.
" n°s 7, 8, 9, écluses accolées	125	" x $22\frac{3}{4}$ pieds.
Ascension totale par les écluses	74	"
Hauteur de l'eau sur les seuils	7	"
Largeur du canal au fond	36	"
Largeur du canal à la surface de l'eau	60	"

Faisant suite au 32 milles de navigation libre entre l'écluse de Saint-Ours et le bassin de Chambly,—celui-ci étant un réservoir naturel formé par l'expansion de la rivière Richelieu,—est le canal de Chambly, qui a été construit dans le but d'éviter les rapides entre Saint-Jean et Chambly, sur un parcours de 12 milles.

Ce canal a été fermé le 6 décembre 1879 ; ouvert le 26 avril 1880.

La navigation n'a pas été interrompue.

Cependant, d'après le rapport de l'ingénieur, et pour que le trafic n'ait pas à en souffrir plus tard, des réparations plus qu'ordinaires devront être faites au canal dans le cours de l'année prochaine. (Annexe 9, page 139.)

CANAL SAINT-PIERRE.

La longueur du canal est d'environ 2,400 pieds.

Largeur du canal, au fond, 26 pieds.

Une écluse de marée (4 paires de portes.)

Dimensions, 48 x 200 pieds.

Hauteur de l'eau sur les seuils, 13 pieds à l'eau basse.

Profondeur d'eau dans le canal, 19 pieds.

Montant et baissant maxima de la marée dans la baie Saint-Pierre, environ 4 pieds.

Ce canal relie la baie Saint-Pierre, sur la côte sud du Cap-Breton, Nouvelle-Ecosse, aux lacs Bras-d'Or. Il traverse un isthme d'un demi-mille de long et débouche sur l'océan Atlantique.

En octobre dernier, les travaux étaient assez avancés pour permettre d'ouvrir le canal au trafic. (Annexe 9, page 170.)

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

Par ce titre, l'on désigne des étendues qui, actuellement, ne peuvent être utilisées que pour la desserte du trafic local, car elles ne forment pas une ligne continue de navigation.

C'est une chaîne de lacs et de rivières s'étendant depuis Trenton, c'est-à-dire depuis l'embouchure de la Trent, sur la baie de Quinté, et avant l'Union il avait été projeté d'en faire une voie de communication entre les lacs Huron et Ontario.

D'après le projet, cette communication devait se faire par la rivière Trent, le lac Rice, la rivière Otonabee et les lacs Clair, Buckhorn, Chamong, du Pigeon, de l'Esturgeon et Cameron, jusqu'au lac Balsam, point de portage des eaux, situé à environ 166 milles de Trenton. Partant de ce canal, elle devait être continuée par un canal et par la rivière Talbot jusqu'au lac Simcoe; de là, par la rivière Severn jusqu'à la baie Georgienne, lac Huron, la distance totale étant de 235 milles environ.

Commencée en 1837, l'exécution de ce projet a été ensuite abandonnée. Cependant, par certaines constructions, désignées plus bas, partie de ces eaux ont été rendues navigables et propres au flottage des bois. Un bras du cours d'eau principal, lequel se dirige vers le sud à partir du lac de l'Esturgeon, offre une communication avec la ville de Lindsay, et par le lac Scugog jusqu'à Por-tPerry, distance de 190 milles depuis Trenton. De cette distance, 155 milles sont navigables pour les navires d'un faible tirant.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas.

	Navigables.	Innavigables.
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf-Milles..		9
Des rapides des Neuf-Milles au débarcadère de Percy.....	19½	
Du débarcadère de Percy au barrage des chutes de Heely.		14¼
Du barrage des chutes de Heely à Peterboro.....	51¾	
De Peterboro à Lakefield.....		9½
De Lakefield à Burleigh.....	12	
Rapides Burleigh.....		1
Des rapides Burleigh aux rapides Buckhorn.....	7	
Rapides Buckhorn.....		1
De la digue de Buckhorn à Lindsay.....	36¼	
	126½	34¾
De Lindsay à Port-Perry, à la tête du lac Scugog	28¾	
	155¼	34¾
Distance totale de la baie de Quinté à Port-Perry.....	190 milles.	
Aux chutes de Fénélon, la distance de la digue de Buckhorn à Fénélon est de.....		31½ milles

Les constructions suivantes sont maintenant en usage :

Rapides de Chisholm.

Distances en milles de Trenton.

L'écluse n'est plus maintenant en état de faire le service; mais on pourrait la réparer à peu de frais. C'est parce que cette écluse est dans cette condition que la navigation est interrompue à cet endroit..... 15½

Débarcadère de Percy.

Il y a une estacade dont on se sert maintenant pour les bois en grume..... 28½

Campbellford.

Les estacades conductrices sont en usage 34¾

Chutes du Milieu.

Les constructions sont 4 digues et deux glissoires qui servent au flottage du bois..... 37¾

Baie du Corbeau.

On se sert de l'estacade pour les bois en grume..... 38

Chûtes de Heely.

Une digue et une glissoire sont en usage dans cet endroit. 4[illegible]¾

Hastings, rapide de Cook.

Les constructions, qui se composent d'une écluse, d'une digue et d'une glissoire, sont en bon état 34⅝

Rapides de Withlaw.

En aval de Peterboro. L'écluse, la digue et le canal sont utilisés..... 92⅞

Petit-Lac.

Trois piliers et une estacade; ils sont en bon état..... 94

Burleigh.

Estacades

Rapide de Buckhorn.

Cette digue sert à maintenir à son niveau élevé les eaux des lacs de l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Ball, Buckhorn et Chemong. Cette digue répond bien aux besoins..... 125

Bobcaygeon.

Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et une glissoire. Les digues maintiennent l'eau au même niveau jusqu'aux chûtes de Fénélon et au bief jusqu'à l'écluse de Lindsay..... 140¾

Chutes de Fénélon.

Une grande glissoire et des estacades..... 155¾

Lindsay.

	Distance en milles, de Trenton.
L'ancienne écluse, qui était tombée en ruines et d'aucune utilité, a été rébâtie par le gouvernement provincial en 1870. Elle a 134 x 34 pieds et 5 pieds d'eau sur les seuils. La navigation, grâce à cette construction, s'étend jusqu'à Port-Perry, lac Scugog.....	$161\frac{2}{9}$

Les dimensions des écluses sont de 133 pieds 6 pouces sur 33, avec 5 pieds d'eau sur les seuils.

En 1855, une partie des constructions ci-dessus mentionnées avait été transférée à un comité de messieurs engagés dans le commerce de bois.

Le comité est autorisé à percevoir le péage sur le bois qui y passe. Les constructions ainsi transférées sont, aujourd'hui, les glissoires et les estacades des rapides Chisholm, l'estacade de retenue à Myersburg, l'estacade conductrice à Campbellford, les digues et les estacades des glissoires de la chute du Milieu, l'estacade de retenue de la baie du Corbeau, et la glissoire aux chutes de Heely.

Ces constructions sont entretenues en bon état par le comité.

L'écluse de Lindsay a été construite par le gouvernement de la province de l'Ontario et elle est encore sous son contrôle.

La navigation a été close le 8 décembre 1879, et ouverte le 7 avril 1880.

On a conservé assez bien le volume d'eau voulu jusqu'au 5 novembre.

Toutes les réparations nécessaires ont été exécutées sur cette ligne. (Annexe 9, page 166.)

Respectueusement soumis,

CHARLES TUPPER,
Ministre des chemins de fer et canaux.

Ministère des chemins de fer et canaux,
OTTAWA, 10 janvier 1881.

CANADA.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX

POUR

L'EXERCICE 1879-80.

ANNEXES.

TABLE DES ANNEXES.

Annexe n° 1—Etat de la dépense durant l'exercice 8

" 2—Tableau des distances, (A) navigation du Saint-Laurent, du détroit de Belle-Ile à Duluth, (B) de Prince Arthur's Landing à Fort-Garry..... 9

" 3—Rapport sur la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique, par Collingwood Schreiber, ingénieur en chef..... 10

" 4—Rapport général sur les chemins de fer du gouvernement en exploitation, par Collingwood Schreiber, ingénieur-dirigeant. 18
Chemin de fer Intercolonial..... 18
Chemin de fer de l'Ile Prince-Edouard..... 21
Chemin de fer Canadien du Pacifique..... 23
Embranchement du chemin de fer de Windsor..... 25

Rapports des surintendants, etc.—

Chemin de fer Intercolonial—

Rapport par D. Pottinger, surintendant en chef..... 25
" Thos. Whitney, mécanicien en chef..... 45
" P. S. Archibald, ingénieur..... 51

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard—

Rapport par A. Macnab, surintendant et ingénieur..... 56
" A. Stronach, surintendant des mécaniciens et garde-magasin..... 69

Chemin de fer Canadien du Pacifique—

Rapport par T. J. Lynskey, surintendant..... 76
" I. M. Ross, chef des cantonniers..... 85
" H. Tandy, mécanicien-chef..... 86

Embranchemeat du chemin de fer de Windsor—

Rapport par D. Pottinger, surintendant..... 91
" P. S. Archibald, ingénieur..... 92

" 5—Rapport au sujet des réclamations non-réglées, chemin de fer Intercolonial, par F. Shanley, ingénieur en chef 90

Annexe n° 6—Rapports sur les explorations—

Depuis le Rocher Rouge, en gagnant l'ouest, jusqu'à Prince-Arthur's Landing, par R. M. McLennan. 102
Depuis le Rocher Rouge jusqu'à Linkoping, par R. M. McLennan..... 99
Depuis le Rocher Rouge, en gagnant l'est, jusqu'au lac Long, par C. H. Gamsby..... 105
Depuis le lac Long jusqu'à la rivière de l'Orignal, par C. H. Gambsy..... 108
Depuis la rivière de l'Orignal jusqu'au lac Matagama, par C. H. Gambsy..... 110
Depuis le lac Matagama jusqu'à la rivière de l'Esturgeon, par W. A. Austin..... 112
Depuis la rivière de l'Esturgeon jusqu'à la jonction avec les explorations faites par M. Murdoch en 1872, par A. Brunel..... 114
Rapport concernant le prolongement du chemin de fer Canada Central depuis Pembroke jusqu'au lac Nipissingue, par T. Ridout..... 116

" 7—Rapport sur le tracé probable d'une ligne de chemin de fer entre la baie Sud-est du lac Nipissingue et Prince Arthur's Landing, par Collingwood Schreiber..... 117
Liste des contrats passés pour la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique..... 120
Liste des contrats passés depuis le 1er juillet 1879, pour chemins de fer et canaux..... 122

" 8—Rapport sur les canaux, par John Page, ingénieur en chef des canaux..... 126

" 9— " le canal Lachine..... 129
" " Beauharnois..... 137
" " Chambly..... 139
" " Saint-Ours..... 140
par E. H. Parent, Ingénieur-dirigeant.

" " écluses Sainte-Anne..... 147
le canal de Carillon..... 149
" de la Chute à Blondeau..... 147
" de Grenville..... 150
" de la Culbute..... 150
par D. Starke, Ingénieur-dirigeant.

" " le canal Cornwall..... 151
par D. A. McDonnell, Surintendant.

" " les canaux de Williamsburg..... 152
par A. G. Macdonnell, Surintendant.

" " le canal Welland..... 154
par William Ellis, Surintendant.

" " le canal de la baie Burlington..... 163
par William Ellis, Surintendant.

Annexe N° 9—Rapport sur le canal Rideau 164
par F. A. Wise,
Ingénieur-dirigeant.
" " les travaux de la rivière Trent.. 166
par Thomas D. Belcher,
Ingénieur-dirigeant.
" " le canal Saint-Pierre..... 170
par Henry F. Perley,
Ingénieur-dirigeant.

" 10—Tableau général indiquant:
1° Les pouvoirs d'eau et autres propriétés publiques loués sur les canaux et chemins de fer, durant l'exercice expiré le 30 juin 1880..... 171
2° Propriétés achetées ou vendues par le ministère. 176

" 11—Tableau des réclamations renvoyées aux arbitres officiels avec leurs décisions 180

" 12—Tableau des distances entre les cités d'Ottawa et Kingston..... 186

" 13—Tableau indiquant l'ouverture et la fermeture des canaux..... 187

" 14—Rapport sur l'étude des tracés dans le territoire du Nord-Ouest, par Marcus Smith 188

ETAT

Indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, durant l'exercice expiré le 30 juin 1880.

ANNEXE No 1

ETAT indiquant les sommes dépensées par le ministère des chemins de fer et canaux, Canada, durant l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
CANAUX.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lachine	369,566 74	10,223 62	38,950 90
Beauharnois	.....	8,997 34	15,362 61
Cornwall	109,454 95	9,735 76	14 440 33
Williamsburgh	.....	3,999 77	7,590 15
Saint-Laurent	9,214 56	.....	.....
Welland	1,252,924 75	76,535 25	63,198 10
Sainte-Anne	3,054 68	1,704 71	2,152 57
Baie Burlington	.....	3,519 80	.....
Grenville	78,297 58	} 7,625 54	11,959 14
Carillon	203,216 69		
Culbute	16,688 20	.....	202 50
Rideau	355 05	11,434 05	26,463 88
Trent	.....	2,939 04	1,188 92
Saint-Ours	.....	705 54	1,614 01
Chambly	.....	12,377 74	11,516 22
Saint-Pierre	80,120 54	.....	400 00
Divers	827 65	323 16	.....
" relèvements	1,733 90	.....	.....
Total, canaux	2,125,455 29	150,121 32	195,039 33
CHEMINS DE FER.			
Pacifique	3,893,598 54	.....	73,892 01
" —explorations	150,973 68	.....	.....
Intercolonial	2,048,014 60	.....	1,603,429 71
Ile du Prince-Edouard	16,539 82	.....	164,640 55
Embranchement de Windsor	.....	.....	4,526 99
Total, chemins de fer	6,109,126 64	.....	1,851,489 26
Grand total	8,234,581 93	150,121 32	2,046,528 59
$10,421,231 84			

J. BAINE,
Comptable.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
OTTAWA, 20 décembre 1880.

ANNEXE No. 2.

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.—TABLEAU DES DISTANCES.—A.

DU DÉTROIT DE BELLE-ÎLE À DULUTH, À LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de la navigation.	Milles statutaires. Intermédiaire.	Milles statutaires. Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap Whittle	Golfe du Saint-Laurent	240	240
Cap Whittle	Phare Ouest d'Anticosti	do do	201	441
Phare Ouest d'Anticosti	Pointe-au-Père	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-au-Père	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile Verte	do	39	700
Ile Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do à la lig. de m.	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1.009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-François	32¼	1,053¾
Cornwall	Débarcadère de Dickinson	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Débarcadère de Dickinson	Pointe Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe Farran	Ext. supér. de l'île Croyle	Canal de la Pte Farran	¾	1,071
Ext. supér. de l'île Croyle.	Williamsburgh ou Morrisburgh	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081¼
Williamsburg	Rapid Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapid Plat	Village de la Pointe Iroquois.	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la Pte Iroquois	Ext. supér. de Presqu'Ile	Canal de la Pte Iroquois.	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe Cardinal, Edwardsburgh	Canal de la Jonction	2⅝	1,095⅝
Pointe Cardinal	Tête des rapides des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	27	1,361
Port-Colborne	Amherstburgh	Lac Erié	232	1,593
Amherstburgh	Windsor	Rivière Détroit	18	1,611
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,636
Pied de l'île Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,669
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,939
Pied de l'île Saint-Joseph	Pied du Sault Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,986
Sault Sainte-Marie	Tête du Sault Sainte-Marie	Canal du Sault Ste-Marie	1	1.987
Tête du Sault Sainte-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,994
Pointe-aux-Pins	Duluth	Lac Supérieur	390	2,384
Débarcadère Prince-Arthur au Lac Shebandowan			45	45
Lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest			312	357
Angle Nord-Ouest à Fort-Garry (Winnipeg)			95	452

Des 2,384 milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71 milles de navigation artificielle, et 2,312¼ milles de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, il y a 1,942 milles géographiques, ou 2,234 milles statutaires.

La chute totale, du lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 600 pieds.

Le voyage en bateau à vapeur, de Collingwood au débarcadère Prince-Arthur, est de 532 milles.

5—2

ANNEXE No. 3.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 25 octobre 1880.

MONSIEUR,—Devenu ingénieur en chef du chemin de fer Canadien du Pacifique en juin dernier, je dois, en cette qualité, vous soumettre un rapport des travaux de construction et tracés exécutés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880 et jusqu'à cette date. Peu après mon entrée en fonctions, j'ai visité les travaux en voie d'exécution, afin de m'assurer par moi-même dans quelles conditions ils étaient, et aussi dans le but de connaître le pays que le chemin de fer traverse.

TRAVAUX DE CONSTRUCTION.

De Fort-William à la rivière des Anglais, 113 *milles. Contrat No* 25. *Entrepreneurs MM. Purcell et Ryan.*

A la date du dernier rapport, il restait à faire, pour terminer cette entreprise, le ballastage, le drainage de surface, à remplir les vides résultant du tassement des remblais et à enlever des tranchées les matériaux qui s'étaient détachés des talus. Il a été fait une quantité considérable de ballastage dans le cours de la saison, mais avant que la ligne soit considérée dans un état satisfaisant, il faudra mettre une autre couche de ballast sur quelques points, surtout là où les remblais ont baissé près des abords des ponts. Pendant l'été, l'on a enlevé de beaucoup de tranchées les matériaux qui y étaient tombés, et amélioré le drainage de surface ; mais il sera nécessaire de travailler encore à cette amélioration.

Valeur des travaux exécutés pendant l'année expirée le 30 juin 1880, jusqu'au 30 septembre, même année.

Du 30 juin 1879 au 30 juin 1880.....	$ 57,061 54
" 1880 au 30 septembre 1880.....	5,773 21
	$ 62,834 75

Contrat No. 74. *W. Gooderham, entrepreneur.*

Comme les gérants des voies ferrées sur lesquelles est établi un service d'eau d'après le système Haggas, parlent avantageusement de ce service, qui, disent-ils, coûte peu à établir et à maintenir en opération, il a été jugé à propos, dans l'intérêt du trafic, d'en faire l'essai. En conséquence, autorisation a été donnée d'établir ce système de service d'eau sur les premiers 140 milles à l'ouest de Fort-William, et contrat été passé à cet effet avec M. Gooderham, qui, dans ces dernières semaines, a employé nombre d'hommes à ces travaux; mais, comme ils ne sont pas encore terminés, on n'a pu témoigner de l'efficacité de ce service.

Entre les rivières des Anglais et de l'Aigle, 118 *milles. Contrat No* 41. *Entrepreneurs, MM. Purcell et Cie.*

Aux termes de ce contrat, le nivellement et la pose de la voie doivent être faits de manière à permettre la circulation des trains vers le 1er juillet 1882, et toute la

section doit être complètement terminée vers le 1er juillet 1883 ; mais si la voie était posée et les travaux terminés une année plus tôt, il est stipulé une augmentation des prix fixés.

Je suis aise de pouvoir dire que cette section a remarquablement progressé. La voie est rendue à environ 166 milles à l'ouest de Fort-William, et les rails sont posés sur près de 39 milles. Si l'on en juge par ce qu'il y a de remblai de fait et par l'activité déployée jusqu'ici, 15 autres milles seront terminés avant la fin de décembre prochain. Sur le reste de cette section, beaucoup de travaux de terrassement sont faits. Bien des ponts et ponceaux sont construits; mais ils sont tous en bois, comme sur les sections 13 et 25.

Si les entrepreneurs poussent les travaux avec l'énergie dont ils ont jusqu'ici fait preuve, rien ne me fait croire que cette ligne de 231 milles depuis Fort-William, ne sera pas assez avancée pour que des trains puissent circuler avec sûreté l'année prochaine vers ce temps-ci.

Valeur des travaux exécutés dans l'année expirée le 30 juin 1880 et jusqu'au 30 septembre suivant :

Du 30 juin 1879 au 30 juin 1880	$586,750.91
Du 30 juin 1880 au 30 septembre suivant	290,201.29
	$876,952.20

De la rivière de l'Aigle à Kéwatin, 67 milles. Contrat No 42. MM. Manning, McDonald, McLaren et Cie, entrepreneurs.

D'après les termes de ce contrat, la voie doit être posée de manière à permettre la circulation des trains vers le 1er juillet 1882, et tous les travaux doivent être terminés vers le 1er juillet 1883 ; mais si les entrepreneurs ne déploient pas plus d'activité qu'ils ne l'ont fait jusqu'à présent, la voie ne sera pas ouverte à la circulation au temps prescrit. Ils ont promis, cependant, de faire diligence, et ils ont pris la sage précaution de faire déblayer le roc de sa couche de terre pour faciliter les travaux de tranchée dans le roc pendant l'hiver, ce qui est un indice assez certain de leur intention de travailler activement; aussi, ai-je l'espoir que dans le mois prochain ils feront beaucoup d'ouvrage.

Il a été fait beaucoup d'excavation dans le roc et de maçonnerie de ponceaux, mais les travaux de terrassement et de construction de pont pour le passage de baies, de lacs, etc., ont peu avancé. On travaille à la maçonnerie du pont de la rivière Winnipeg, au Portage-du-Rat, et l'on croit qu'elle sera bientôt prête à recevoir la superstructure en fer, dont les pièces viennent d'être expédiées par l'entrepreneur. On commencera à la poser dès que les piles et culées le permettront. Si ce travail est fait bientôt, rien n'empêchera de poser la voie sur 8 ou 9 milles à l'est de la section 42 jusqu'à environ 120 milles de Selkirk, vu qu'elle est déjà posée depuis Selkirk en gagnant l'est jusqu'à l'extrémité ouest de cette section. Ces travaux une fois terminés, le service de la fourniture des provisions sera plus facile et moins dispendieux, et c'est là une considération qui devrait porter les entrepreneurs à déployer le plus d'activité possible. La maçonnerie des ponceaux semble être solide et durable. A l'exception du pont de la rivière Winnipeg, tous les autres seront en bois. Ceux sur les baies de lacs, etc., seront presque tous en chevalets reposant sur pilotis, mais quelques-uns auront le roc et d'autres des pilotis pour fondation.

Valeur des travaux exécutés pendant l'année expirée le 30 juin 1880, et jusqu'au 30 septembre suivant :

Du 30 juin 1879 au 30 juin 1880	$532,079 11
30 juin 1880 au 30 septembre 1880	244,515 26
	$776,594 37

De Kéwatin au lac à la Crosse, 36 milles. Contrat No 15. Entrepreneur, Joseph Whitehead.

Les travaux de cette section ont marché jusqu'en mars dernier, mais depuis, et probablement parce que l'entrepreneur est dans des embarras financiers, un grand nombre de ses travailleurs ont été des mois sans pouvoir toucher leurs gages et se sont plusieurs fois mis en grève. Les travaux n'avançant pas assez, le gouvernement a dû en prendre le contrôle et les faire achever aux frais de l'entrepreneur, selon les termes du contrat. Il a pris ce contrôle de bonne heure en mars, et fait expédier sur-le-champ des provisions pour plusieurs mois, vu que ce transport ne pouvait se faire à des prix raisonnables qu'en voitures d'hiver. Dès que la terre fut dégelée, les travaux furent repris avec une vigueur qui n'a pas cessé depuis. La levée du lac à la Crosse, dont il a tant été parlé, a pu être portée à la hauteur voulue de bonne heure en juillet dernier. Depuis, et à l'est de ce point, beaucoup de remblais considérables ont été formés à l'aide de wagons-tombereaux; la voie est posée à l'est de Kéwatin, et les trains peuvent circuler en sûreté sur toute l'étendue de la section. Celle-ci, cependant, est loin d'être terminée. Il reste encore à combler des gorges que l'on franchit actuellement sur des ponts de chevalets, beaucoup de ballastage à faire et de tranchées à nettoyer.

Le ballastage des sections 14 et 15 est compris dans le contrat n° 15. Avant que le gouvernement prît le contrôle des travaux de ces sections, l'entrepreneur avait fait à peu près la moitié du ballastage exigé pour la section 14, mais il n'en avait pas fait du tout sur l'autre, et ce n'est que récemment que le gouvernement en a fait faire sur ces sections. Actuellement, ces travaux se poursuivent depuis la sablonnière de Bird's Hill jusqu'à la section 14, et depuis Deception jusqu'à la section 15. On compte que ces sections seront ouvertes au trafic avant la fin de la saison.

Valeur des travaux exécutés durant l'année expirée le 30 juin 1880 et jusqu'au 30 septembre suivant:

Du 30 juin 1879 au 30 juin 1880	$469,620 21
Du 30 juin 1880 au 30 septembre suivant	167,445 08
	$637,065 29

De Selkirk au lac à la Crosse, 76 milles. Achèvement de l'entreprise No. 14. Entrepreneur, Joseph Whitehead.

Le rapport de l'an dernier dit que le nivellement et les ponts de cette section sont faits; mais les éboulements et le tassement des remblais dans les baies du lac à la Crosse ont laissé des vides que l'on comble actuellement et qui vont exiger environ 20,000 verges cubes de terre. Cette section est ouverte au trafic depuis février dernier.

Valeur des travaux faits durant l'année expirée le 30 juin 1880 et jusqu'au 30 septembre suivant.

Du 30 juin 1879 au 30 juin 1880	$68,517 85
Du 30 juin 1880 au 30 septembre 1880	Nil.
	$68,517 85

Sur les deux sections entre Selkirk et Kéwatin, on est en voie d'établir un service d'eau, et l'on compte qu'avant l'hiver il sera assez avancé pour alimenter les locomotives des trains.

A Selkirk, une voie a été établie jusqu'à la rivière Rouge pour faciliter le trafic avec les bateaux à vapeur et autres navires qui fréquentent cette rivière et le lac Winnipeg.

De Saint-Boniface à Emerson, 64 milles. Contrat No 33. Entrepreneurs, MM. Kavanagh, Murphy et Upper.

Les entrepreneurs n'apportant pas, dans l'exécution des travaux, la vigueur qui pouvait assurer leur achèvement dans un temps raisonnable, le gouvernement en a pris le contrôle pour les continuer à leurs frais. De bonne heure le printemps, des

travailleurs ont été mis à l'œuvre. Depuis, le ballastage et autres travaux ont marché rapidement, et l'on croit qu'ils seront terminés avant les froids, moins les ponts et le clôturage en fil de fer, dont l'entreprise est maintenant adjugée. Un grand nombre de canaux à ciel ouvert et de barrières à bestiaux ont été construits ; des fossés d'assèchement ont été creusés ; le ballastage est fait, la voie est posée et l'on remplace les ponts en chevalets par des ponts permanents, dont les arches sont en fer. Leur superstructure, cependant, reposera sur les piles en bois construites par MM. Kavanagh, Murphy et Upper.

Valeur des travaux faits durant l'année expirée le 30 juin 1880, et jusqu'au 30 septembre suivant :

Du 30 juin 1879 au 30 juin 1880	$44,133 86
Du 30 juin 1880 au 30 septembre 1880	44,345 69
	$88,479 55

Le clôturage en fil de fer de cette section est confié aux MM. Stubbs et Cie, et Skead et Haycock, en vertu des contrats Nos 77 et 78 passés avec eux. Ces travaux ne sont pas encore commencés.

On construit des remises pour le fret à Emerson ; une autre remise a été construite à Saint-Boniface. A Emerson et à Saint-Boniface, les remises des locomotives sont terminées, ainsi que la plaque tournante au premier de ces endroits.

De Winnipeg à la limite occidentale du Manitoba, 100 *milles. Contrat No* 48. *John Ryan, entrepreneur.*

Aux termes de ce contrat, 50 milles doivent être ouverts au trafic le 19 avril 1880, et les 50 autres milles le 19 août 1880. Pour diverses raisons, les travaux ont été retardés. Le 30 juin dernier, la voie n'était posée que sur 18 milles, et le 30 septembre seulement sur 45¼ milles ; or, les travaux n'étant pas alors poussés avec assez de vigueur pour assurer que la voie serait posée sur toute la section jusqu'à la limite ouest du Manitoba, avant la fin de décembre 1880, le gouvernement en a pris le contrôle le 1er octobre, et il les fait achever à la journée. Une autre locomotive et 35 wagons ont été ajoutés à l'outillage afin de hâter l'exécution des travaux. On travaille au nivellement, au ballastage, à la pose de la voie, au drainage et à la construction des bâtiments de station.

Valeur des travaux faits durant l'année expirée le 30 juin 1880, et jusqu'au 30 septembre suivant :

Du 30 juin 1879 au 30 juin 1880	$164,754 27
Du 30 juin 1880 au 30 septembre 1880	52,728 78
	$217,475 05

Clôturage en fil de fer. Contrat No 77. *Entrepreneurs, MM. Stubbs et Cie. Contrat No* 78. *Entrepreneurs, MM. Haycock et Skead.*

Quand les trains marcheront, il faudra que des parties de la ligne soient clôturées. C'est le clôturage en fil de fer qui a été adopté. L'entreprise a été adjugée aux MM. Stubbs et Cie, contrat No 77, et aux MM. Haycock et Skead, contrat No 78, mais l'ouvrage n'est pas encore commencé.

Pont temporaire à Winnipeg. Contrat No 64. *Entrepreneurs, MM. Ryan, Whitehead et Ruttan.*

Pour faciliter les travaux de construction à l'ouest de Winnipeg, ainsi que le trafic avec cette ville, autorisation a été donnée de construire un pont temporaire sur la

rivière Rouge. L'entreprise a été adjugée au prix de $7,350. Ce pont est terminé et en usage depuis quelque temps. Son utilité est incontestable.

Valeur des travaux faits pendant l'année expirée le 30 juin 1880, et jusqu'au 30 septembre suivant :

Année finissant le 30 juin 1880	$ 3,000
Du 30 juin au 30 septembre 1880	4,350
	$ 7,350

Service d'eau.

On est en voie d'établir un service d'eau, système de la gravitation, sur les premiers 100 milles de la section ouest, et l'on croit qu'avant l'hiver il pourra alimenter les locomotives des trains qui circuleront bientôt jusqu'au Portage-la-Prairie.

De la limite occidentale du Manitoba à la Crique de la Queue-d'Oiseau, 100 *milles. Contrat No* 66. *Entrepreneurs, MM. Bowie et McNaughton.*

Le contrat de cette entreprise a été passé en mai dernier, mais aucun ouvrage n'a été commencé avant la fin de juillet, époque où les entrepreneurs se montrèrent sur les lieux avec une petite escouade de travailleurs et quelques chevaux. Depuis lors, 20 ou 30 hommes et 10 ou 11 chevaux ont été employés, mais les travaux n'ont que peu avancé. Ce que voyant, l'on a pris des mesures pour résilier le contrat.

La quantité de travaux exécutés est si peu considérable qu'aucun certificat n'a pu être donné.

D'Emory's Bar au passage d'eau de Savona, 127 *milles. Contrats Nos* 61, 62, 63. *Entrepreneur, D. O. Mills.*

Les travaux ont commencé de bonne heure dans l'été. L'entrepreneur a mis presque tous ses travailleurs sur les premiers 19 milles de la section 60, et d'Emory's Bar à Yale, la chaussée est prête ou presque prête à recevoir les rails. Sur les premiers 12 milles au-dessus de Yale, le percement des tunnels avance rapidement, et il en est à peu près de même des grandes excavations à faire dans le roc. Beaucoup de murs de soutènement sont construits ; une grande quantité de bois pour les ponts est préparée et tout annonce que le printemps prochain la voie sera posée jusqu'à quelques milles à l'est de Yale.

Sur la section 62, une escouade travaille au nivellement, et comme l'on dit que l'hiver est doux dans ce district, il est question d'en augmenter le nombre de beaucoup, de sorte que vers le printemps ces travaux seront très avancés.

Valeur des travaux exécutés durant l'année expirée le 30 juin 1880, et jusqu'au 30 septembre 1880 :

Du 30 juin 1879 au 30 juin 1880	$ 35,210 00
Du 30 juin 1880 au 30 septembre 1880	214,584 80
	$249,794 80

Sur ces sections et sur les points convenables l'on construit des bâtiments de station et des habitations pour les cantonniers. Ces dernières seront d'abord occupées par le personnel des ingénieurs.

Rails d'acier.

Une grande partie des 39,000 tonnes de rails d'acier achetés l'année dernière sont rendus à Montréal, d'où on les expédie à Fort-William et Winnipeg.

Matériel roulant.

Ci-suit la liste du matériel roulant obtenu pour la desserte du trafic sur ces sections :

10 locomotives,
4 voitures à voyageurs de 1ère classe,
4 wagons-poste et à bagages,
14 wagons à fret, fermés,
88 " " plats.

Des contrats ont aussi été passés pour la construction de

50 wagons à fret fermés,
47 " " plats.

6 charrues à neige, 6 charrues à aileron et 6 chasse-neige.

LIGNES SUBVENTIONNÉES.

Prolongement du chemin de fer Canada Central depuis la ville de Pembroke jusqu'aux environs du lac Nipissingue, 130 *milles.*

Le nivellement se fait et les ponts se construisent sur un parcours de 74 milles depuis Pembroke, et la voie est posée et le ballastage est presque terminé jusqu'au 61me mille.

Des bâtiments de station ont été construits et des voies d'évitement établies où besoin était jusqu'à Bissetts, station située 60 milles à l'ouest de Pembroke. L'on a aussi établi le service d'eau nécessaire à cette portion de la ligne.

Les rails de toute la ligne subventionnée ont été livrés sur les lieux, et les travaux de construction avancent rapidement.

Des trains de voyageurs et de fret circulent aujourd'hui régulièrement sur les premiers 60 milles.

Valeur des travaux exécutés :

Depuis le 30 juin 1879 jusqu'au 30 juin 1880.....	$629,494 00
" 30 juin 1880 jusqu'au 30 septembre 1880.....	145,065 00
	$774,559 00

EXPLORATIONS.

En 1879-80, des explorations ont été entreprises dans le but de trouver une route avantageuse pour cette partie du chemin de fer Canadien du Pacifique entre l'extrémité est du lac Nipissingue et la section de la baie du Tonnerre, et aussi pour constater la praticabilité d'une voie ferrée devant relier la ligne principale du Pacifique au Sault-Sainte Marie et à la baie de Goulais, à l'extrémité orientale du lac Supérieur.

Les explorations suivantes sont terminées ou en voie de se faire :

1. Un tracé d'essai commençant à la baie Sud-Est du lac Nipissingue et gagnant le nord-est pendant 65 milles jusqu'à un point de traversée de la rivière de l'Esturgeon. Il était terminé dans l'automne de 1879, et il en est fait mention dans le rapport de M. Fleming pour l'année 1880. Annexe 18.

2. Une exploration régulière depuis la rivière de l'Orignal, et suivant la hauteur des terres jusqu'à l'extrémité nord du lac Long, distance de 166 milles, a été faite dans le cours de l'hiver 1879-80.

3. Un tracé d'essai a été fait, dans l'été et l'automne de 1879, depuis l'extrémité nord du lac Long jusqu'à Red Rock, à la tête de la baie Nipigon, 126 milles.

4. Exploration régulière faite durant l'été 1879 depuis Red Rock jusqu'à Linkoping, station sur la section de la baie du Tonnerre, 60 milles à l'ouest de Fort William, 104 milles.

5. Exploration régulière faite dans l'hiver de 1879, commencée à 80 milles de Red Rock et se terminant au Débarcadère du Prince Arthur, 66 milles.

6. Une exploration à la boussole et à la chaîne est aujourd'hui terminée entre les rivières de l'Esturgeon et de l'Orignal, pour relier celles ci-dessus mentionnées comme faites dans la saison dernière. Sa longueur sera d'environ 230 milles.

Descriptions extraites des rapports de divers ingénieurs :

A partir de la baie Sud-Est, sur le lac Nipissingue, et en suivant la rivière de l'Esturgeon du côté nord de ce lac, et ensuite en gagnant le nord-ouest, la région est accidentée et rocheuse pendant les premiers 63 milles, avec çà et là quelques étendues unies de marne sablonneuse, des marais et cailloux. Une ligne assez droite et des rampes faciles pourraient être obtenues à l'aide de travaux ordinaires, sauf sur quatre ou cinq milles, où des rampes plus prononcées seraient nécessaires, ce qui exigerait des excavations quelque peu considérables dans le roc généralement.

Du 63me au 280me mille, ou à peu près, c'est-à-dire jusqu'à la traversée de la rivière de l'Orignal, il se fait actuellement des explorations, mais il n'apas encore été reçu de rapports à leur sujet.

Du 280me au 360me mille, le sol est accidenté dans le voisinage immédiat de la rivière de l'Orignal, mais l'on dit que cette partie difficile pourrait être tournée en dirigeant la ligne trois ou quatre milles au nord de celle tirée. Il paraît que dans le reste de cette section, le terrain est légèrement onduleux, et parsemé de marais et petits côteaux de sable. Un sol fertile et du bon bois ont été trouvés dans les vallées de la rivière.

Du 400ème au 450ème mille.—Il est dit qu'en portant la ligne environ 10 milles plus au nord, l'on pourrait tourner le plateau d'épanchement près du lac Plat, et qu'en traversant près de la décharge de ce lac l'on tomberait dans une région presque unie.

Du 450ème au 500ème mille.—Région généralement plane, où le gravier et la marne sablonneuse prédominent.

Du 500ème au 550ème mille.—Région accidentée et rocheuse, sol aride, composé de sable et d'argile blanche. Sur cette ligne, les travaux seraient tantôt considérables, tantôt ordinaires, et les rampes seraient fortes et onduleuses.

Du 550ème au 580ème, traversée de la rivière Nipigon près de Red Rock.—Cette section est très mouvementée et l'on y rencontre de hautes falaises de roc et de profonds ravins. Les rampes seraient rapides, surtout sur un parcours de deux milles, et les courbes nombreuses. Sur quelques points, les travaux à exécuter seraient excessivement considérables.

Du 580ème au 598ème.—La ligne ici tracée suit les bords de la rivière et de la baie Nipigon sur une distance de cinq milles, ce qui permettra de la relier aux eaux de la baie, qui est profonde jusqu'auprès de la rive. Le sol de cette section de 18 milles se compose de marne et de sable. Les rampes seraient peu fortes et les travaux peu considérables, excepté sur un espace d'environ deux milles, où il faudrait couper le roc.

Le 598me mille, à la tête de la baie Noire, est un point de départ commun à deux routes que l'on a explorées, l'un allant au débarcadère Prince-Arthur et l'autre jusqu'à Linkoping, station du chemin de fer située 60 milles à l'ouest de Fort William.

Dans la direction du débarcadère Prince-Arthur, la ligne, du 598ème au 620ème mille, traverse, sur les six premiers milles, une région unie ; mais au-delà, le terrain devient moins plan. Cependant, la ligne serait assez droite, ses rampes assez faciles et les travaux à exécuter de l'espèce ordinaire.

Au 620me mille la ligne traverse le sommet du col du cap au Tonnerre, qui est, dit-on, à 465 pieds au-dessus du lac Supérieur. De ce point au débarcadère Prince-Arthur, où finit le 65ème mille à partir du lac Nipissingue, une bonne ligne, dont les rampes ne seraient pas excessivement rapides, pourrait être construite sans nécessiter de travaux extraordinaires, sauf les tranchées à pratiquer au sommet et dans le roc.

La ligne tirée du point commun ci-dessus mentionné (le 598me mille) jusqu'à Linkoping (le 684me mille), est rapportée comme traversant une région généralement mouvementée et rocheuse, ce qui nécessiterait beaucoup de rampes modérément rapides et un nombre considérable de courbes. Les travaux seraient considérables et consisteraient surtout en tranchées dans le roc, la terre ayant paru rare sur le parcours de cette ligne ; mais des explorations subséquentes portent à croire qu'une

ligne plus avantageuse pourrait être trouvée pour les derniers 40 milles en se dirigeant plus au nord. On suppose qu'elle ferait éviter les montées et descentes au lac du Chien, tout en raccourcissant la distance d'environ quatre milles.

LIGNE DU SAULT-SAINTE-MARIE.

7. Pendant l'hiver dernier, il a été fait un examen général de la nature de la région entre les rivières de l'Eturgeon et des Espagnols, afin de s'assurer s'il serait possible d'y construire une voie ferrée, depuis la ligne principale du Pacifique jusqu'au Sault-Sainte-Marie. Un compte-rendu de cette étude commence à la page 297 du rapport de M. Fleming pour 1880.

Une exploration régulière a été faite l'été dernier à partir de l'extrémité du relevé de la rivière de l'Esturgeon, dans la direction du Sault-Sainte-Marie, et aboutissant à une ligne tirée en 1871 et gagnant l'est depuis ce dernier point jusqu'à une distance d'environ 100 milles. La distance de la rivière de l'Esturgeon au Sault est donc d'à peu près 230 milles, et celle du lac Nipissingue au Sault d'environ 294 milles. Le rapport de cette exploration n'a pas encore été transmis.

EXPLORATIONS.

Dans l'été de 1879, les explorations suivantes ont été faites dans la Colombie Britannique et les Montagnes Rocheuses. Pour les détails, voir les annexes 1, 2, 3, 4 et 5 du rapport de M. Fleming pour 1880.

(1) Par H. J. Cambie, pour s'assurer si une route pourrait être trouvée pour le chemin de fer par les rivières Skeena et de la Paix et leurs affluents jusqu'à Port-Simpson, sur la côte du Pacifique.

(2) Par M. Henry A. F. MacLeod, exploration de la région entre Port Simpson et Battleford, *viâ* la vallée de la rivière de la Paix.

(3) Par le capitaine J. C. Brundige, des parties nord de la côte de la Colombie-Anglaise.

(4) Par M. George A. Keefer, tracé d'essai à partir de la tête de Wark Inlet jusqu'à la rivière Skeena.

(5) Par M. Charles Horetzky, dans la partie septentrionale de la Colombie.

TRACÉ.

Il a été rendu compte des explorations faites en 1879 pour établir une route depuis la frontière occidentale du Manitoba et se dirigeant vers la Saskatchewan. Dans la dernière saison, il a été fait une révision de ce tracé dans le but de le rendre plus praticable sur quelques points difficiles, c'est-à-dire aux passages de la Petite Saskatchewan, de la crique à la Queue-d'Oiseau, et à d'autres endroits. On continue actuellement le tracé jusqu'à l'intersection avec la ligne précédemment établie et le télégraphe, environ 60 milles à l'ouest de Livingston, et 350 milles à l'ouest de la rivière Rouge. On espère que tous ces travaux seront terminés cet automne.

Une liste des contrats passés jusqu'à cette date est annexée au présent.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef.

F. Braun, écuier, secrétaire,
Département des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No. 4.

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF DES
CHEMINS DE FER (EN EXPLOITATION) DE L'ETAT.
OTTAWA, 6 octobre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'année expirée le 30 juin 1880, sur le service des chemins de fer de l'Etat, c'est-à-dire les chemins de fer Intercolonial, de l'Ile du Prince-Edouard et du Pacifique.

Ainsi qu'on le verra plus loin, les frais d'entretien de la voie et des constructions de l'embranchement de Windsor sont aussi à la charge du gouvernement.

Je vous transmets en même temps les rapports des surintendants, mécaniciens-chefs et ingénieurs de ces lignes, accompagnés d'états et comptes de l'exploitation pendant l'année.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Avant le 13 août 1879, la longueur de cette ligne était de 714 milles. A cette date, la ligne entre la Rivière-du-Loup et Hadlow a été achetée de la compagnie du chemin de fer Grand-Tronc, ainsi que l'usage de la ligne entre ce dernier endroit et la Pointe-Lévis, ce qui donne à l'Intercolonial une longueur additionnelle de 126 milles et un parcours total de 840.

Compte du capital.

Le prix de revient de la construction et de l'équipement du chemin, y compris l'embranchement de Windsor, s'élevait, le 30 juin 1879, à.... $36,317,705 04
et la dépense, en 1879-80, s'est élevée à :

Prolongement dans Halifax	7,164 02
Terminus en eau profonde, Saint-Jean	94,545 65
Construction de la voie, anciens comptes	23,931 67
Acquisition de l'embranchement de la Riv.-du-Loup	1,500,000 00
Réparations et améliorations jusqu'à cette date	369,779 94
Matériel roulant, jusqu'à cette date	19,795 47
Arrête-écrou	35,797 83
	$2,048,014 60
Ce qui, le 30 juin 1880, portait le total du prix de revient à	$38,365,719 64

L'accroissement du trafic transatlantique par la voie d'Halifax exigeant que le quai de Richmond fût prolongé, il a, en conséquence, été donné instruction de construire un nouveau quai et de prolonger l'ancien.

L'on compte pouvoir se servir de ces quais avant l'hiver et qu'ils faciliteront grandement la desserte de ce trafic. L'atelier des voitures et autres travaux en voie d'exécution à la date de mon dernier rapport, sont terminés.

Le quai en eau profonde, à Saint-Jean, est fini, et les voies d'évitement établies vont permettre de desservir un trafic considérable de bois de service.

A l'exception du prolongement dans Halifax et du terminus en eau profonde à Saint-Jean, tous les nouveaux travaux entrepris sur la ligne entre la Rivière-du-Loup, Halifax, Saint-Jean, Shédiac et Pictou, ont été portés au compte des frais d'exploitation. Les seuls items inscrits au compte de construction de la ligne entre ces points sont les paiements faits à raison de réclamations non réglées se rattachant à des travaux exécutés du temps de la commission.

Les réparations et améliorations sur la ligne entre la Rivière-du-Loup et Hadlow ont commencé aussitôt après son transfert au gouvernement (13 août 1879), et il a été exécuté autant de ces travaux que la saison pouvait le permettre.

Dès le printemps, l'on a continué activement à remplacer les vieux rails de fer pas d'autres en acier, et l'on a de même travaillé au ballastage, travaux dont l'entreprise était adjugée à M. M. J. Hogan.

Toutes les autres réparations et améliorations nécessaires ont marché sans interruption, et l'on croit que les travaux en voie d'exécution seront finis dans l'année. Des contrats ont aussi été passés pour la construction de locomotives, wagons à voyageurs et à fret, et d'après les conditions, les premières auraient dû être livrées au printemps et les autres à certaines dates dans l'été; mais, à venir jusqu'à la fin de septembre, seulement trois locomotives et deux wagons à voyageurs avaient été livrés.

Revenu.

Les recettes excèdent celles de l'année précédente, et l'on peut s'attendre, le commerce commençant à se ranimer, qu'elles vont augmenter davantage dans le cours de l'année.

Les recettes brutes ont été de.....	$1,506,298 48
Celles de 1878–79 s'élevaient à.....	1,294,099 69
	$212,198 79

Les recettes provenant des voyageurs excèdent de $48,445.37 celles de l'an dernier, tandis que le nombre transporté est de 58,618 de moins, ce qui indique une augmentation de revenu du trafic de complet parcours et en même temps une diminution dans le nombre des voyageurs faisant de courts trajets.

Les recettes provenant du trafic du fret excèdent de $161,995.65 celles de l'an dernier, et le poids des colis transportés a été de 51,063 tonnes plus considérable.

Ce qui suit est un état comparatif des principaux articles voiturés dans le cours des deux années :

	1878-79.	1879-80.	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine.	630,329	525,148		105,181
Boisseaux de grain..	302,921	324,021	21,100	
Bestiaux.....	47,584	70,990	23,406	
Bois de service (pds.)	55,626,036	55,462,654		163,442
Autr. articles (ton.)	366,657	422,256	55,599	

Le trafic a été constant, et l'on a confiance qu'il augmentera dans le cours de l'année. Dans le but d'encourager le commerce d'expédition de bestiaux dans la Grande-Bretagne, l'on s'est spécialement occupé de cette branche du trafic l'hiver dernier, et les marchands de bestiaux ont exprimé leur satisfaction des moyens pris pour faciliter ce trafic, tant sur le parcours de la ligne qu'à Halifax. On a essayé d'établir un trafic de céréales avec l'Europe par la voie d'Halifax, en offrant de faire sa desserte à de très bas prix; mais, jusqu'ici, le résultat n'a pas été de nature à satisfaire.

Le trafic des houilles entre les mines de la nouvelle-Ecosse et les provinces de l'Ouest a considérablement augmenté, ainsi que le nombre des chargements de houille à destination d'Halifax pour l'usage des transatlantiques. Le développement du dernier trafic est dû aux facilités de chargement que les quais de Richmond offrent aux grands navires.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Ces frais ont été beaucoup réduits l'année dernière, et ce qui doit en résulter ne pourra que satisfaire.

Le nombre des traverses renouvelées sur la ligne à l'ouest de la Rivière-du-Loup, a été de 220,286, et à l'ouest, de 154,861.

Etat comparatif des frais d'exploitation et des recettes:—

Frais d'exploitation	$1,603,429 71
Recettes	1,506,298 48
Dépense excédant les recettes de	97,131 23

Le voie permanente, la chaussée, les bâtiments, quais, clôtures et travaux d'art ont été maintenus en bon état; toutes les améliorations nécessaires ont été exécutées, et jamais la voie n'a été dans une meilleure condition. La longueur de la ligne se trouvant augmentée, le matériel roulant a dû faire tout le service qu'il pouvait accomplir, et les locomotives, surtout, en ont souffert, vu le mauvais état de la voie (qui était en vieux rails de fer) entre la Rivière-du-Loup et la Chaudière, et le fait que les locomotives nécessaires à la desserte de cet embranchement n'avaient pas été livrées. Toutefois, le rapport du mécanicien-chef fait savoir que le matériel roulant a été bien entretenu et est en bon état de service.

Le prix des trois nouvelles locomotives achetées a été inscrit au compte des frais d'exploitation, et comme la ligne est maintenant plus longue, il sera nécessaire de porter à quatre, au moins, le nombre des nouvelles locomotives qu'il faudra avoir chaque année.

Le trafic augmentant d'année en année, on a pu voir que les locomotives de l'ancien modèle ne suffisaient pas économiquement à sa desserte. En conséquence, quatre des locomotives à cylindre de 16 x 22 pouces ont été vendues au chemin de fer Canadien du Pacifique et remplacées par de plus puissantes. La différence entre le prix des nouvelles et le produit de la vente des autres est portée au compte des frais d'exploitation. Afin d'assurer au service le matériel de roulement voulu, des wagons à voyageurs et à marchandises ont été reconstruits dans le cours de l'année.

Ci-suit l'état comparatif du nombre de milles parcourus par les locomotives, convois et wagons:

	1878-79.	1879-80.	Augmentation.	Diminution.
Parcours des locomotives.	2,531,791	3,076,342	544,551	
" trains	2,111,426	2,535,654	424,228	
" wagons	21,855,441	28,254,065	6,398,624	

Le total des frais de traction a été de 63.23c. par mille et par train, contre 95.20c. l'année précédente.

Le total des frais de traction par mille de voie ferrée a été de $1,943.55, contre $2,815.38 l'année précédente.

Les frais d'exploitation des 840 milles ont été de $1,603,429.71 pour l'année, et des 714 milles, de $2,010,183.22 l'année précédente, somme dont il faut déduire $168,396.03, chiffre de la balance au débit du compte indéterminé des renouvellements de rails d'acier en 1878, ce qui porte à $1,841,787.19 le total réel des frais d'exploitation pour 1878-79.

Le service des malles anglaises, *viâ* Halifax en hiver, et Rimouski en été, a été continué et étendu jusqu'à Québec, mais aucune rémunération n'a été reçue pour cette augmentation.

Les achats d'approvisionnements, ces deux dernières années, ont été comme suit:

1879-80	$472,302.50
1878-79	415,985.87
Augmentation	56,316.63

Les articles en magasin étaient comme suit, comparés à l'année précédente :—

	1878-79,	1879-80.
Approvisionnements généraux, combustible compris	$106,000 76	$106,821 12
Rails d'acier et de fer, etc	100,041 34	48,528 41
Vieux matériaux	37,716 00	8,539 50
	$243,758 10	$163,889 03

La voie, entre la Rivière-du-Loup et la jonction de la Chaudière, formée des vieux rails de fer, était très accidentée l'hiver dernier, et par suite du mauvais état de ces rails, il était difficile de l'entretenir en bon état et elle mettait le matériel roulant à une rude épreuve. Cela, joint aux brusques et fréquents changements de température, fut cause que beaucoup de roues, d'essieux et de bandages se brisèrent, ce qui, naturellement, retardait les convois. Néanmoins, il y a tout lieu d'espérer que lorsque le nouveau matériel roulant que l'on attend sera reçu et en opération, l'expédition des trains se fera avec promptitude et régularité. Les inconvénients causés par le retard apporté à la livraison des locomotives en voie de construction à Saint-Jean se sont faits vivement sentir.

Les recettes des trois premiers mois de l'année ont été beaucoup plus élevées que celles de la période correspondante de l'année dernière, et nous espérons que les résultats des opérations de cette année et des années à venir seront encore plus satisfaisants que ceux de l'année qui vient de s'écouler.

Pour éviter les erreurs qui pourraient se produire à l'égard du temps horaire sur une ligne qui couvre tant de degrés de longitude, le ministre des chemins de fer et canaux a décidé d'adopter une heure arbitraire devant servir à l'arrivée et au départ des trains sur toute la ligne. Ces trains marchent en conséquence sur " l'heure de l'Intercolonial," qui est de 15 minutes en avant de celle de Québec, 15 minutes en retard de celle d'Halifax, et de 5 minutes en retard de celle de Saint-Jean. C'est pour ainsi dire un compromis entre les longitudes des points extrêmes, et cet arrangement a bien satisfait jusqu'ici.

Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard.

La longueur de cette ligne est restée la même que précédemment, 198.5 milles. Le chemin et le matériel roulant ont été bien entretenus et fonctionnent parfaitement. Les comptes qui se rattachent à l'exploitation de la ligne durant l'année financière 1879-80, transmis avec le présent, font prévoir un résultat très satisfaisant des opérations de l'année.

Compte du capital.

Rendu à la fin de l'année expirée le 30 juin 1879, le chemin de fer avait coûté, en tout, $3,450,048.75, et il a été dépensé une somme de $16,530.82 dans le cours de l'année financière, ce qui portait à $3,466,588.57 le coût total du chemin au 30 juin 1880.

Cette somme de $16,539·82 a été affectée au prolongement de Souris, qui comprend une longueur de voie principale de 8,440 pieds, un quai jeté dans 16 pieds d'eau à marée basse, de 1,000 pieds de longueur et de 75 pieds de largeur à l'extrémité extérieure, avec un entrepôt de 100 pieds de long et 45 de large, une gare à voyageurs, un hangar à fret et une remise à locomotive, le tout étant terminé et en usage.

Compte du revenu.

Les recettes brutes ont été—

En 1879-80	$113,851 11
En 1878-79	125,855 91
Ce qui montre une diminution de	$ 12,004 80

Le transport des voyageurs, comparé à celui de l'an dernier, accuse une diminution de $3,787 92 dans les recettes, et de 14,513 dans le nombre des voyageurs.

Le transport du fret accuse aussi une diminution de $3,216.48 dans les recettes, et de 1,460 tonnes dans la quantité.

Cette diminution dans le trafic est attribuée à l'abondante récolte de blé qui s'est faite dans l'Ile et qui a diminué la demande de farine importée; à ce que la pêche a partiellement manqué, au bas prix des pommes de terre, dont le transport a diminué des quatre cinquièmes, et à une stagnation continue dans les affaires de l'Ile entière.

Cependant, l'accroissement dans le transport du grain, des bestiaux et de divers articles indiquait une demande plus active et fait espérer un meilleur état de choses pour l'année courante.

Frais d'exploitation.

Les frais d'exploitation de l'année ont été de.....	$164,640 55
Et ceux de l'année précédente de.....	223,313 12
Ce qui fait une diminution de.....	$58,672 57

Les pertes éprouvées durant les cinq années d'existence du chemin de fer ont été comme suit:—

Année expirant le 30 juin 1876.....	$95,869 47
do do 1877.....	97,920 33
do do 1878.....	85,699 89
do do 1879.....	97,457 21
do do 1880.....	50,789 44

Ci-suit un relevé comparatif du parcours des locomotives, convois et voitures:—

	1878-79.	1879-80.	Augmentation.	Diminution.
Locomotives, milles..	286,886	295,190	8,304	
Convois do .	243,464	244,691	1,227	
Voitures do .	1,037,540	1,010,483		27,057

Le coût total de la circulation des trains, par mille, a été de 67·28 cts., contre 91·72 l'année précédente.

Les frais d'exploitation totaux par mille du chemin durant l'année ont été de $829.42, contre $1,125.00 l'année précédente. Ces frais d'exploitation se sont élevés à $164,640.55, contre $223,313.12 en 1878-79.

Les ateliers sont pourvus de tout l'outillage nécessaire, et le tout est en excellent état. Les locomotives ont été bien entretenues. Cependant, il faut avoir recours aux huit grosses locomotives à tender pour la traction des trains de fret ou autres convois lourds, car on ne peut compter pour ce service sur les neuf petites locomotives à réservoir, qui ne peuvent servir qu'à la traction des trains légers sur de courtes distances. Pour maintenir l'efficacité du service, il a été commandé deux locomotives "Mason Fairlie" dans l'automne de 1879, pour être livrées durant l'été dernier, mais elles n'ont pas encore été reçues, et ce délai cause beaucoup d'inconvénients, car nous avons grand besoin de locomotives. Le prix de ces machines ($16,351.63) a été porté au compte des frais d'exploitatien de l'année. Les voitures à voyageurs sont en bon état. Les wagons à marchandises ont été bien entretenus, et sept plateformes ont été reconstruites dans le cours de l'année. Comme les wagons fermés et plateformes étaient insuffisants pour le trafic du printemps et de l'automne, quatorze plateformes ont été munies de caisses mobiles et ont été d'un grand service. La voie permanente, la chaussée, les clôtures et autres ouvrages ont été réparés durant l'année et sont en bon état. Les vieux rails de fer, qui sont maintenant en usage depuis six ans, commencent à s'user, et il faudra peut-être les remplacer en partie durant l'année par des rails d'acier. Il a été établi plusieurs voies d'évitement et une a été prolongée; il a été renouvelé 33,694 traverses. La charpente de beaucoup de ponts et de fosses-barrières a subi de grosses réparations, et la maçonnerie a été rejointoyée au ciment. D'importantes réparations ont été faites aux quais de Georgetown, Summerside et Alberton, à la suite des avaries causées à ces

constructions par la grande tempête d'octobre 1879, et il faudra encore faire de fortes dépenses pour le quai de Summerside, dans le cours de l'année, pour réparer les dommages que lui ont causé les tarets.

Les bâtiments des stations ont été entretenus en bon ordre. Il a été fait une certaine quantité de clôture neuve, et une grande partie de l'ancienne a été réparée. Il a été reculé 16,080 pieds linéaires de clôture paraneige de 25 à 30 pieds plus loin de la voie, ce qui a été d'un si grand avantage durant l'hiver que l'on se propose de continuer ce travail cette année. On projette aussi d'élever de nouvelles clôtures aux endroits les plus exposés. Le drainage de la chaussée, qui est un important élément dans l'entretien d'un chemin de fer, a été surveillé de près.

Les achats d'approvisionnements durant les deux dernières années ont été comme suit :—

1879-80	$66,633 19
1878-79	63,071 04
Augmentation	$3,562 15

La valeur des approvisionnements en magasin, le 30 juin 1880, comparativement à l'année précédente, était :—

	1879-80	1878-79
Approvisionnements ordinaires	$22,450 66	$20,935 03
Houille	992 33	2,605 73
Rails et attaches	47,175 00	22,874 83
	70,617 99	46,415 59

Pour avoir le nombre de locomotives voulu pour la bonne exploitation du chemin, il faudra en acheter une nouvelle cette année.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Bien que la construction de la section comprise entre Emerson et le lac à la Crosse, longue de 159 milles, ne fût pas encore terminée, l'on jugea que le chemin était suffisamment avancé pour commencer à l'utiliser, et ordre fut reçu d'organiser un personnel et d'expédier le premier train le 10 février dernier. Des mesures furent prises en conséquence, et le premier train sous le contrôle des employés du gouvernement partit de Saint-Boniface dans la matinée de ce jour. Je dois ajouter, cependant, que les 85 milles de chemin entre Emerson et Selkirk étaient déjà en opération depuis quelques mois, au compte de MM. Upper et Cie, en vertu d'un bail, lors de la prise de possession par le gouvernement. Ce rapport ne couvre donc que cette portion de l'année comprise entre le 10 février et le 30 juin 1880, c'est-à-dire, une période de quatre mois et dix-huit jours.

Les travaux de construction sur le chemin de fer du Pacifique étant dirigés par un personnel distinct de celui de son exploitation, le compte du capital ne peut figurer dans ce rapport. Ainsi que je viens de le dire, les arrangements étaient suffisamment avancés, le 10 février dernier, et le personnel du trafic était assez bien organisé pour permettre à M. Lynskey, qui avait été nommé surintendant, de commencer les opérations ce jour-là, bien qu'il faille admettre qu'il dût entrer dans l'exercice de ses fonctions dans des circonstances défavorables et difficiles. Le temps était excessivement froid ; la voie était encombrée de neige en beaucoup d'endroits, et cette neige, par suite du passage constant des trains, s'était durcie sous les champignons des rails, ce qui rendait le mouvement des trains un travail fatiguant et qui exigeait beaucoup de patience. Les machines locomotives dont il pouvait disposer n'étaient pas assez puissantes pour se frayer un chemin à travers les amoncellements de neige et faire le service de transport avec la moindre régularité, tandis que l'insuffisance de l'eau pour les locomotives augmentait encore les difficultés. Il se produisit donc nécessairement des retards considérables dans le service. La faiblesse des machines de traction fut quelque peu compensée par l'arrivée de Moncton de quatre locomotives achetées

du chemin de fer Intercolonial. Si celles-ci n'avaient pas été reçues précisément à cette époque, il aurait probablement fallu suspendre temporairement la circulation, car les locomotives qui faisaient alors le service avaient fortement souffert dans les amoncellements de neige, et il fallait les envoyer aux ateliers pour les faire réparer.

Le transport des voyageurs et marchandises a été très considérable, surtout à Emerson et Winnipeg, et en même temps, les trains qui faisaient le service deux fois par semaine entre Saint-Boniface et le lac à la Crosse étaient bien chargés.

Revenus.

Les recettes brutes ont été de	$104,975 69
Le nombre des voyageurs, de	17,640
La quantité de fret, en tonnes, de	24,214

Voici un relevé des principaux articles transportés :—

Farines de blé et autres	Barils.	11,375
Grains	boisseaux	66,501
Bestiaux	têtes	5,635
Rails d'acier	tonnes	7,8[illegible]0
Bois de service	pieds	288,180
Autres marchandises	tonnes	10,464

Frais d'exploitation.

Les frais d'exploitation et les recettes ont été comme suit :—

Frais d'exploitation	$ 78,892 01
Recettes	104,975 69
Excédant des recettes sur les dépenses	$26,083 68

Le département de la construction est actuellement occupé à faire le ballastage du chemin, et l'on croit que ce travail sera terminé dans le cours de l'année. Alors les frais d'entretien seront considérablement réduits, et la voie permanente et la chaussée seront en bon état.

Les locomotives et wagons à fret ont été entretenus en bon état de service, si l'on considère le nombre limité que nous en avions et le peu de facilités pour les réparer. Les voitures à voyageurs étaient insuffisantes pour le service et ont été constamment tenues sur la route ; nous n'avons pas pu les faire peinturer, ce qui explique pourquoi elles ont si mauvaise mine. Tout récemment, deux voitures de première classe et deux wagons-poste et à bagage ont été reçus, et aussitôt que les wagons à marchandises et plateformes, les charrues et chasse-neige (*flangers*) en voie de construction seront livrés, cette section du chemin sera assez bien équipée.

Voici un relevé du nombre de milles parcourus par les locomotives, les trains et les voitures :—

Locomotives,	milles	86,814
Trains	do	69,164
Voitures	do	692,485

Le service des trains a coûté $1.14 par mille et par trains.
Les frais d'exploitation du chemin de fer ont été de $493.07 par mille.

Les approvisionnements généraux, y compris la combustible, s'élèvent à une valeur de	$11,028.06
Les recettes des deux premiers mois de l'année courante ont été de	45,246.36

EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Le gouvernement prit possession de ce chemin le 1er décembre 1879, en en dépossédant la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest, qui l'exploitait depuis quelques années; il conclut en même temps une convention avec la compagnie du chemin de Windsor à Annapolis, résiliable sur un mois d'avis par l'une des parties à l'autre, par laquelle la compagnie est autorisée à garder les deux tiers des recettes brutes pour la mise en opération du chemin, le gouvernement se chargeant de l'entretien de la voie et des travaux. La voie a été maintenue en bon état, et les ponts et autres structures ont reçu les réparations nécessaires ; on a fait des travaux considérables aux bâtiments des stations, que la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest avait laissés se détériorer et qui exigeront beaucoup d'attention pour être mis en bon état. Cela sera fait dans le cours de l'année, et la nouvelle gare que l'on construit à Windsor sera aussi terminée dans la même période au compte des frais d'entretien.

Pour arriver à une plus grande exactitude dans les comptes, le comptable visite les bureaux de la compagnie tous les mois pour vérifier les comptes, relevés, etc.

Les recettes brutes ont été, d'après ces relevés, de $42,035.91, dont le gouvernement a reçu un tiers, ou $14,011.97, que la compagnie a régulièrement versé à la fin de chaque mois.

Les frais d'entretien de la voie se sont élevés à $4,526.99.

L'ingénieur local du chemin de fer Intercolonial est chargé de surveiller ces travaux et de diriger les réparations à faire, mais les devoirs des cantonniers et autres employés se bornent exclusivement à ce chemin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER.
Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat en exploitation.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU SURINTENDANT EN CHEF,
MONCTON, N. B., 1er octobre 1880.

COLLINGWOOD SCHREIBER, écr.,
Ingénieur en chef,
Chemins de fer de l'Etat en exploitation, Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport qui suit sur le service du chemin de fer Intercolonial durant l'année expirée le 30 juin 1880.

J'y annexe les rapports du président, de l'ingénieur et du mécanicien en chef, ainsi que les relevés suivants préparés par le comptable :—

N° 1. Compte du capital.
" 2. Compte du revenu.
" 3. Force motrice (relevé n° 1.)
" 4. Dépenses pour voitures et wagons (relevé n° 2.)
" 5. Entretien de la voie et des travaux d'art (relevé n° 3.)
" 6. Dépenses pour les stations. (" " 4.)
" 7. Frais généraux (" " 5.)
" 8. Compte des approvisionnements.
" 9. Bilan général.
" 10. Etat comparatif des moyennes.

Jusqu'au 13 août 1879, la longueur du chemin exploitée a été la même que l'année précédente—714 milles.

A cette date, la ligne de la Rivière-du-Loup à Hadlow, acquise de la compagnie du Grand Tronc par le gouvernement, fut cédée au département des chemins de fer et canaux et devint partie intégrante du réseau de l'Intercolonial.

En même temps que cet achat, l'Etat acquit le droit de faire circuler ses convois entre Hadlow et la Pointe-Lévis—environ un mille—et de se servir des stations du Grand Tronc à la Pointe-Lévis et à Québec. Ainsi, l'Intercolonial se trouva prolongé jusqu'à Québec le 13 août 1879, et la longueur de chemin exploitée fut portée à 840 milles.

Compte du capital.

Au 30 juin 1879, le coût total du chemin et de son équipement s'élevait à $36,317,705.04.

Les dépenses faites durant l'année se décomposent comme suit :—

Pour le prolongement dans Halifax	$ 7,164 02
" le terminus en eau profonde, Saint-Jean	94,545 65
" l'achèvement de l'Intercolonial	23,931 67
" la pose d'arrête-écrous sur la voie	32,797 83
" l'achat de la ligne de la Rivière-du-Loup	1,500,000 00
" les réparations, etc., do do	369,779 96
" matériel roulant	19,795 47
	2,048,014 60
Ce qui porte le coût total, au 30 juin 1880, à	$38,365,719 14

La ligne de la Rivière-du-Loup étant devenue partie du chemin de fer Intercolonial, il fallut faire de grandes dépenses pour la mettre en bon état, et l'on se mit immédiatement et vigoureusement à l'œuvre dans ce but.

On commença d'abord par remplacer les lisses de fer par des rails d'acier, et au 30 juin 1880, ce travail seul avait déjà coûté $308,000.

Il a été posé 154,861 traverses neuves sur le chemin.

On a construit des hangars et des clôtures sur les parties les plus exposées du chemin, pour le protéger contre les amoncellements de neige.

A la jonction de la Chaudière, où le chemin se raccorde avec celui du Grand Tronc, il a été construit un grand bâtiment qui sert de station et de buffet. Il a aussi été construit au même endroit un buffet pour les immigrants.

Comme l'échange du fret entre les deux chemins se fait ici, on y a construit un grand hangar, avec bureaux, etc., et on a posé un mille et demi de voies de service.

A la Rivière-du-Loup, le remise des locomotives a été agrandie, parce qu'elle était devenue trop petite pour recevoir le surcroît de locomotives devenu nécessaire pour l'exploitation de la ligne de la Rivière-du-Loup. Les machines et l'outillage servant à la réparation des locomotives ont été transportés de cette remise dans celle qui servait aux locomotives du Grand Tronc, qui se trouve ainsi convertie en atelier.

Sur d'autres parties de la ligne de la Rivière-du-Loup, de grandes réparations et améliorations ont été faites aux bâtiments, et il a été construit cinq nouvelles gares de première classe et deux de seconde classe. Les voies de garage ont été prolongées en plusieurs endroits, et il en a été posé de nouvelles. Il a aussi été dépensé une somme considérable dans le but d'obtenir un meilleur approvisionnement d'eau pour les locomotives. La maçonnerie des ponts et ponceaux a été réparée, les ouvrages en fer peinturés, et toutes les pièces de bois endommagées ont été renouvelées. On est en voie de refaire tout le ballastage de la voie. Ce travail est à peu près à moitié

terminé, et il est poussé avec vigueur par l'entrepreneur ; l'on a tout lieu d'espérer qu'il sera terminé cette année.

La pose du serre-écrou breveté sur la voie entre la Rivière-du-Loup et Halifax et Saint-Jean a été terminée sur une partie considérable de la ligne. Cette invention y est en usage depuis environ un an, et l'ingénieur local dit que son utilité est aujourd'hui bien établie.

Il a été fait beaucoup d'ouvrage au terminus en eau profonde à Saint-Jean. L'entrepreneur des quais, M. Kennedy, a exécuté les travaux d'une manière très satisfaisante. Une grande partie des voies de garage a été posée, et l'on possède maintenant toutes les facilités désirables pour l'expédition du bois de service.

A Halifax, on a construit un atelier de voitures de chemin de fer pour remplacer celui qui a été démoli lors du prolongement du chemin dans la ville.

Il ne reste plus, pour clore le compte du capital de l'Intercolonial, qu'à payer les travaux exécutés sous l'autorité des commissaires, les années précédentes.

Compte du revenu.

Dans mon dernier rapport annuel, j'avais à constater une réduction dans les recettes brutes du chemin, principalement due a la crise commerciale dont souffrait alors le pays. L'année dernière, cependant, il y a eu une reprise générale et continue des affaires, et les recettes brutes du chemin s'en sont ressenties et ont augmenté en conséquence.

Les recettes brutes ont été de.....	$1,506,298 48
Celles de l'année précédente avaient été de	1,294,099 69
Ce qui fait une différence en plus de.....	212,189 79

Les recettes par mille de chemin de fer ont été comme suit pour les deux années :—

Recettes par mille, 1879-80.....	$1,825 81
" " 1878-79.....	1,812 46
Ce qui fait une augmentation par mille de.....	13 35

Ci-suit un relevé comparatif des principaux articles voiturés durant les deux dernières années :—

	1878-79	1879-80	Augmentation.	Diminution.
Barils de farine.....	630,329	525,248	.....	105,181
Boisseaux de grain.....	302,921	324,021	21,100	.....
Bois de service, pieds.....	55,626,096	55,462,654	.....	163,442
Bestiaux, têtes..... ..	47,584	70,990	23,406	.....
Tous autres articles, tonnes.	366,657	422,256	55,599	.....

Le transport du bétail des provinces supérieures jusqu'à Halifax, pour être expédié en Angleterre, s'est continué durant l'hiver dernier, et les propriétaires des bestiaux se sont tous déclarés parfaitement satisfaits de la manière dont le transport a été organisé, ainsi que des mesures prises pour faire manger, boire et reposer les animaux sur la route et à Halifax.

Ce commerce de bestiaux a eu l'effet d'éveiller l'attention des cultivateurs des provinces maritimes sur l'importance d'élever et d'engraisser des bestiaux pour l'exportation. Déjà une quantité considérable de bêtes à cornes, venant surtout des environs d'Amherst et Sackville, a été embarquée à Québec et Halifax pour l'Angleterre, et comme l'élevage des bestiaux est une industrie qui convient parfaitement aux provinces maritimes, leur exportation devra sans doute prendre bientôt un grand dévelop-

pement. Le nombre des bêtes à cornes et moutons qui ont été transportés sur le chemin de fer et embarqués à Halifax, du 29 décembre 1879 au 11 mai 1880, a été comme suit :

	Bêtes à cornes.	Moutons.
Des provinces supérieures	3,625	3,195
De la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick.	1,253	99
Total	4,878	3,294

La hausse dans le prix du bois de service a eu pour effet de donner une nouvelle vigueur à cette industrie, et le chemin de fer en a ressenti les bons effets.

Le bas prix du fret de la houille expédiée aux provinces d'en haut a eu l'effet d'en faire expédier des quantités considérables à Québec, Montréal et autres villes, par chemin de fer, des mines de Spring Hill et de Pictou. Il en a aussi été dirigé de grandes quantités sur Halifax pour les vapeurs transatlantiques, des facilités ayant été fournies sur nos quais de cette ville pour y approvisionner les plus grands navires.

Nous avons tout lieu de croire que le trafic du chemin continuera d'augmenter, car les recettes de juillet, août et septembre de cette année ont dépassé de plus de $80,000 celles de l'époque correspondante de l'année dernière.

Dépenses.

Les changements dont je parlais dans mon rapport de l'année dernière comme étant alors en voie de se faire dans le but de réduire les dépenses, ont été terminés peu de temps après, et le résultat que j'en attendais a été atteint,—la dépense ayant été considérablement réduite sans que le service ait eu à en souffrir le moindrement.

Les frais d'exploitation et les recettes ont été comme suit :

Le coût total de l'exploitation a été de	$1,603,429 71
Et les recettes de	1,506,298 48
La perte totale sur les opérations de l'année a donc été de	97,131 23

Le nombre de milles parcourus par les locomotives a été comme suit :—

En 1879-80	3,076,342 milles
En 1878-79	2,531,791 "
Augmentation	544,551 milles
Par les wagons, il a été :—	
En 1879-80	28,254,065 milles
En 1878-79	21,855,441 "
Augmentation	6,398,624 milles.
Les frais d'exploitation par mille de chemin, ont été en 1878-79	$2,815 38
En 1879-80	1,943 52
Soit une diminution par mille de	871 83
Les frais d'exploitation par mille de chemin, ont été en 1878-79	95.20 cts.
En 1879-80	63.23 "

Il a été posé 220,286 traverses neuves sur la voie dans le cours de l'année.

Il a été fait une quantité considérable de ballastage, sur divers points de la ligne, durant la saison propice à ces travaux.

Il a été dépensé plus de $20,000 en construction et réparation de clôtures, et toute cette somme a été portée au compte des frais d'exploitation.

Une partie considérable de la clôture neuve a été faite sur une partie de la ligne qui n'avait encore jamais été clôturée, parce qu'à l'époque de la construction du chemin de fer il n'avait pas été jugé nécessaire d'élever des clôtures lorsque la ligne passait dans la forêt et loin des établissements. Ces conditions sont aujourd'hui changées jusqu'à un certain point par le développement qu'ont pris les nouveaux établissements, en sorte qu'il est devenu nécessaire de clôturer les terrains qui bordent le chemin de fer.

Beaucoup d'abris et de clôtures destinés à protéger la voie contre l'amoncellement de la neige ayant été construits il y a plusieurs années, avaient besoin de réparations considérables. Il a aussi été érigé plusieurs nouvelles clôtures ou *paraneiges*.

Il a été établi de nombreuses voies de garage nouvelles pour la desserte du trafic.

De nouvelles plaques tournantes en fer ont été établies à Truro, Moncton, Newcastle, Campbelltown et Sainte-Flavie, pour remplacer celles en bois qui existaient dans ces localités.

La maçonnerie des ponts et ponceaux a été réparée, et quelques-unes de ces constructions ont été refaites à neuf.

La superstructure en bois de plusieurs ponts et ponceaux et ponts en dessus a été enlevée et remplacée par du fer.

Les réparations et additions nécessaires ont été faites aux quais en différents endroits. A la Pointe du-Chêne, elles ont été fort dispendieuses, car une tempête qui eut lieu en novembre 1879 a détruit une grande partie des quais du chemin de fer dans cette localité.

Tous les bâtiments sur la ligne ont été réparés, et quelques-unes de ces réparations ont été très considérables. Plusieurs gares et stations ont été agrandies, ainsi que les hangars à marchandises et remises des locomotives. De nouveaux hangars à charbons avec avenues sur tréteaux, ont été terminés à Truro et Moncton. Le buffet, à Amherst, qui avait été démoli il y a quelques années, a été reconstruit afin de satisfaire aux besoins des voyageurs. La gare, et tous les autres bâtiments rattachés au chemin de fer à Rimouski, qui avaient été construits il y a quelques années et avaient coûté $9,600, et qui étaient en bon état, ont été détruits par un incendie le 27 novembre 1879. Un bâtiment solide et commode, qui sert de gare pour les voyageurs et les marchandises, et d'habitation pour le chef de gare, a été construit. Le hangar à charbon et la plaque tournante ont aussi été reconstruits. La citerne de Polly-Bog, qui avait aussi été détruite par le feu, a également été reconstruite et munie d'une pompe à vapeur.

Il a été apporté beaucoup de soin pour tenir la voie, les ponts, les bâtiments et autres constructions en bon état, et ils n'ont jamais été dans une meilleure condition qu'aujourd'hui.

Le matériel roulant a eu, durant l'année, à subir une épreuve plus qu'ordinaire par suite de l'augmentation de la longueur du chemin, les locomotives et voitures nécessaires à la ligne de la Rivière-du Loup n'ayant pas été reçues ; cependant il a été entretenu en bon état de service. Il a été acheté trois locomotives durant l'année pour compléter le matériel, et leur coût a été porté au compte des frais d'exploitation. L'expérience des quelques dernières années ayant démontré qu'un certain nombre de locomotives en usage sur le chemin n'étaient pas assez fortes pour la traction économique du fret d'entier parcours, quatre d'entre elles furent vendues au chemin de fer Canadien du Pacifique, et elles furent remplacées par quatre locomotives neuves plus puissantes. La différence entre le prix obtenu pour celles qui ont été vendues et celui des neuves, environ $10,000, est aussi porté au compte des frais d'exploitation. Les wagons de toutes sortes ont subi les réparations nécessaires, et un certain nombre de voitures à voyageurs et de wagons à marchandises ont été reconstruits durant l'année.

Approvisionnements.

Le compte des approvisionnements se compare comme suit pour les deux dernières années :—

En 1879-80, les approvisionnements ont coûté.....	$472,302 50
Et en 1878-79, ils avaient coûté.....	415,985 87
Différence en plus.....	$56,316 63

Voici l'état comparatif de ce qui restait en magasin à la fin de chaque année :—

	1878-79	1879-80
Approvisionnements ordinaires.....	$106,000 76	$106,821 12
Rails d'acier et de fer, etc	100,041 34	48,528 41
Vieux matériaux.....	37,716 00	8,539 50
	$243,758 10	$163,889 03

L'hiver dernier n'a pas été aussi favorable à l'exploitation du chemin que l'avait été l'hiver précédent.

Il y eut plusieurs fortes tempêtes de neige, durant lesquelles un certain nombre de locomotives et de charrues ont été considérablement endommagées en déblayant la voie.

Les changements de température furent fréquents, soudains et extrêmes, et par conséquent ils mettaient les roues, les essieux et les bandages à une rude épreuve. Les anciennes lisses de fer de la ligne de la Rivière-du-Loup fatiguaient aussi beaucoup le matériel roulant, et beaucoup de roues, d'essieux et de bandages se brisèrent en conséquence.

J'éprouve le plus grand plaisir à dire que, en général, les officiers et employés du chemin ont rempli leurs devoirs durant l'année d'une manière satisfaisante.

J'espère que l'on sera satisfait du résultat des opérations de l'année que je viens d'exposer, et j'ai toute confiance que celles de l'année courante et des années à venir seront encore plus favorables au point de vue financier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER,
Surintendant en chef.

N° 1.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dt. COMPTE DU CAPITAL, le 30 juin 1880. Av.

		$ cts.	$ cts.	$ cts.			$ cts.
1879.					1879.		
30 juin.....	Coût du chemin et son équipement	.....	.....	36,317,705 04	30 juin.....	Gouvernem. du Canada..	36,317,705 04
1880.							
30 juin.....	Prolongement dans Halifax.....	7,164 02					
	Terminus en eau profonde à Saint-Jean.....	94,545 65					
			101,709 67				
	Achat de la ligne de la Rivière-du-Loup.....	.....	1,500,000 00				
	Dépense do Rivière-du-Loup.....	.....	389,575 43				
	Serre-écrous, ...	.....	32,797 83				
	Dépenses pour l'achèvement du chemin de fer Intercolonial entre la Rivière-du-Loup et Truro, pour travaux, voie permanente, bâtiments, expropriation, etc.....	.....	23,931 67		1880.		
				2,048,014 60	30 juin.....	Gouvernem. du Canada..	2,048,014 60
				38,365,719 64			38,365,719 64

E. et O. E.

THOS. FOOT,
Comptable.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1880.

N° 2.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. COMPTE DU REVENU, pour l'année expirée le 30 juin 1880. AV.

Année précédente.	Dépenses.	Année expirée le 30 juin 1880.	Année précédente.	Recettes.	Année expirée le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
558,344 19	Force motrice relevé n° 1...	550,574 41	451,893 29	Transport des voyageurs	490,338 66
363,006 32	Dépenses des wagons do 2...	359,304 68	753,490 85	do du fret	915,486 50
778,526 60	Entretien de la voie et des tr. d'art. do 3...	385,556 57	88,715 55	Malles et divers	100,473 32
190,525 92	Dépenses des stations do 4...	192,036 98			
141,680 86	Frais généraux do 5...	117,946 71			1,506,298 48
2,032,083 89		1,605,419 35	1,294,099 69		
21,900 67	Moins—frais de traction.	1,989 64	716,083 53	Balance.	97,131 23
2,010,183 22		1,603,429 71	2,010,183 22		1,603,429 71

E. et O. E.

THOS. FOOT,
Comptable.

MONCTON, N.B., 30 juin 1880.

N° 3.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Force motrice.—(Relevé n° 1.)

Année précédente.	—	Année expirée le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.
6,820 89	Appointements du mécanicien-chef, commis, frais de bureau et de route.	5,318 73
117,986 48	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	122,152 83
154,269 82	Combustible	177,728 49
27,462 22	Huile, suif, chiffons, et menus articles	28,026 44
192,452 88	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour locomotives	170,132 76
46,806 94	Eau, y compris la pompe et réparations au réservoir	23,538 14
12,544 96	Divers	23,677 02
558,344 19		550,574 41

E. et O. E.

THOS. FOOT,
Comptable.

Moncton, N.-B., 30 juin 1880.

N° 4.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Dépenses des wagons.—(Relevé n° 2.)

Année expirée le 30 juin 1880.	—	Année précédente.
$ cts.		$ cts.
70,957 85	Réparations aux wagons à voyageurs	55,276 58
26,946 04	do wagons-poste, à messageries et à bagage	16,412 21
107,553 32	do wagons à fret et fourgons	127,681 45
102,218 79	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	113,984 22
13,945 50	Huile et chiffons	10,043 79
26,986 57	Menus articles et combustible	26,371 02
14,398 25	Divers	9,535 41
363,006 32		359,304 68

E. et O. E.

THOS. FOOT,
Comptable.

Moncton, N.-B., 30 juin 1880.

N° 5.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART.—(Relevé n° 3.)

Année précédente.	—	Année expirée le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.
9,838 91	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de route...	6,628 40
346,929 17	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement	230,124 44
186,831 56	Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement...	7,962 92
49,437 93	Traverses	18,695 59
72,231 67	Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, barrières à best., passages à niveau, abris contre la neige, clôtures, etc.	27,367 75
2,549 51	Réparations aux quais.....	8,265 54
65,583 46	do bâtiments et plateformes, y compris les prolongements et additions.....	45,652 08
18,571 02	do chasse-neige, outillage, etc.....	16,249 21
23,225 69	Enlèvement de la glace et de la neige.....	22,161 47
3,327 68	Divers.....	2,449 17
778,526 60		385,556 57

E. et O. E.

THOS. FOOT,
Comptable.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1880.

N° 6.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DÉPENSES DES STATIONS.—(Relevé n° 4.)

Année précédente.	—	Année expirée le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.
149,660 13	Appointements des chefs de gare, agents, commis, opérateurs du télégraphe, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers	148,761 05
40,865 79	Combust., huile, éclairage, papeterie, billets et autres dép. imprévues...	43,275 93
.....	Divers.....	.....
190,525 92		192,036 98

E. et O. E.

THOS. FOOT,
Comptable.

MONCTON, N.-B., le 30 juin 1880.

N° 7.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Frais généraux—(Relevé n° 5.)

Année précédente.	—	Année expirée le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.
55,217 30	Appointements du surintendant-général, surintendants de districts, chefs de trains, agent général pour les voyageurs et le bagage, commis, frais de bureau et de route	39,366 89
25,181 98	Division de la comptabilité, appointements du comptabble, de l'auditeur, des payeur et caissier, commis, frais de bureau et de route	21,017 58
8,460 67	Dommages aux hommes, animaux et effets	3,075 45
17,722 26	Passages d'eau	24,251 39
2,536 15	Télégraphe (non compris les appointements des opérateurs)	2,448 01
22,622 31	Divers, impressions, annonces, etc	20,026 00
9,940 19	Frais d'agence	7,761 39
141,680 86		117,946 71

E. et O. E.

THOS FOOT,
Comptable.

Moncton, N.B., 30 juin 1880.

N° 8.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. COMPTE GÉNÉRAL DES APPROVISIONNEMENTS, pour l'année expirée le 30 juin 1880. AV.

		$ cts.				$ cts.	$ cts.
1879.				1880.			
30 juin.....	Balance	.....	243,758 10	30 juin.....	Livraisons durant l'année..	685,718 77	
					Vieux matériel vendu.....	97,648 70	783,367 47
1830.							
30 juin.....	Achats durant l'année.....	472,302 50			Balance—		
	Frais d'autres départements.	220,434 64			Approvisionnements et combustible...	106,821 12	
	Bordereaux	10,761 26			Rails d'acier et de fer...	48,528 41	
					Vieux matériel à vendre	8,539 50	
			703,498 40				163,889 03
			$947,256 50				$947,256 50

E. et O. E.

THOS. FOOT,

Comptable.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1880

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. BALANCE GÉNÉRALE, le 30 juin 1880. AV.

	$ cts.	$ cts.
Caisse		18,068 83
Approvisionnements en général		
Approvisionnem. ordinaires, y compris combustible.		
Vieux rails		
Vieux matériel		163,889 03
Stations		42,829 01
Chemin de fer de Spring-Hill et Parrsboro'		3,566 76
do des Comtés de l'Ouest, compte général	17,653 25	
do do do du trafic	908 15	
		18,561 40
Chemin de fer du Cap Breton		2,203 43
Embranchement de Windsor		553 43
Chemin de fer de Windsor et Annapolis	7,413 80	
Windsor, Punchard, Clarke et Cie	7,652 34	
		15,066 14
Chemin de fer de Saint-Martin et Upham		4,107 39
Chemin de fer de la division d'Elgin		726 10
do Kent Northern		57 00
do du Pacifique du Canada		845 37
do Grand Occidental		23 00
Ch. de f. de Windsor et Annapolis, (nouveau compte)		1,274 76
Compagnie houillière de Vale		17,067 19
do Spring-Hill		2,194 41
do d'Acadie		5,956 52
do Intercoloniale		60 00
do des mines Albion		200 00
Ministère des postes		24,214 41
Compagnie de messageries "Intercoloniale"		1,738 33
Compte du loyer		3,103 09
Compte indéterminé		4,738 83
Compagnie d'Acier du Canada		24,717 41
Ministère de la milice		1,492 15
Compagnie des wagons Pullman		865 88
Ministère de l'agriculture		9,134 68
Effets à recevoir		3,400 00
Laminoirs de Coldbrook		1,967 41
Ministère de la marine et des pêcheries		50 64
A reporter		374,390 05

	$ cts.	$ cts.
Compte du Canada		342,992 14
Assurance contre les accidents		9,461 74
Embranchement de Chatham		1,211 47
Chemin de fer Grand-Tronc, compte général	4,063 58	
do do du trafic	14,877 49	
		18,941 07
Chemin de fer Albert		374 91
do de l'Ile du Prince-Edouard		7 56
Cie. de navigation de l'Ile du Prince-Edouard		53 63
Comptes à payer		11,374 00
A reporter		384,416 52

N° 9.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

DT. BALANCE GÉNÉRALE, le 30 juin 1880.—*Fin.* AV.

	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.
Report		374,390 05	Report		384,416 52
Compagnie des Forges, Nouvelle-Ecosse		439 69			
Vapeur "City of St. John"		1,277 76			
Laminoirs d'Halifax		17 86			
Pénitencier de Dorchester		129 51			
Compagnie de télégraphe Western Union		1,398 00			
Comptes de particuliers		8,481 07			
		$384,416 52			$ 384,416 52

E. et O. E.

THOS. FOOT,
Comptable.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1880.

No. 10.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT COMPARATIF des moyennes, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

—	1880.	1879.
Milles de chemin de fer en exploitation	825	714
Milles parcourus par les locomotives	3,076,342	2,531,791
do do trains	2,535,654	2,111,426
do do wagons	28,254,065	21,855,441
	$ Cts.	$ Cts.
Recettes des locomotives, par mille	48 96	51 11
do de la voie, par mille	1,825 81	1 812 46
	Cents.	Cents.
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes	32 55	34·92
do do du fret do	60·78	58·22
do do d'autres sources do	6 67	6·86
Dépenses des locomotives par mille—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	3·97	4·66
Combustible	5·78	6·09
Huile, suif, chiffons et menus articles	91	1·08
Réparations aux locomotives	5·53	7·60
Eau et réparations aux réservoirs	77	1·85
Divers	77	50
Total	17·73	21·78
Appointements, frais de route et de bureau du mécanicien-chef	17	27
	17·90	22·05
Force motrice, par mille et par locomotive	17 90	22·05
Dépenses des wagons do	11 68	14·34
Entretien de la voie et des travaux d'art par mille de locomotive	12·52	30·75
Dépenses des stations do	6·24	7·53
Frais généraux	3 83	5·59
	52·18	80·26
Wagons, par mille	06	86
Total, par mille de locomotive	52·12	79·40
Force motrice, par mille et par train	21·71	26·44
Dépenses des wagons do	14·17	17·19
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille et par train	15·21	36·83
Dépenses des stations do	7·57	9·02
Frais généraux do	4 65	6·71
	63 31	96·24
Wagons, par mille	08	1·04
Total, par mille et par train	63·23	95·20
Frais d'exploitation, par mille de chemin de fer	$1,943·55	$2,815·38

E. et O. E.

THOS. FOOT,
Comptable.

MONCTON, N.B, 30 juin 1880.

5—4

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TABLEAU des accidents, etc., du 1er juillet 1879 au 30 juin 1880.

Date.	Lieu.	Personnes blessées.	Voyageur ou employé.	Détails.
1879.				
3 juillet...	Miller Siding.....	W. Lawrence.....	Employé.....	Attelant des wagons ; gravement écrasé.
4 do ...	Deux milles à l'est de Hampton	.....	.....	Wagon à manivelle mis en pièces.
8 do ...	Petite Roche.....	Alex. Taylor	Employé.....	Tombé d'un wagon de 1re classe; clavicule fractur. et bless. à la tête.
12 do ...	Moncton, ...	Crossman (enfant)....	.....	Ecrasé en essayant de traverser la voie. Jambe amputée ensuite.
14 do ...	Un mille à l'est de Hampton.....	Hugh Doherty	Ni l'un ni l'autre.	Reculant sur la voie et écrasé par un train. Tué. Verdict—mort accidentelle.
14 août....	Folly Mountain.....	S. Copeland.....	Employé.....	Travaillait dans l'abri contre la neige sur une échelle qui fut frappée par un train ; gravement blessé.
20 do ...	Saint-Jean..	Stephen Brown.....	Ni l'un ni l'autre.....	Tombé en essayant de sauter sur un train en marche ; jambe fracturée et amputée ensuite.
27 do ...	Sayabec	A. Sicotte.....	Employé.....	Ecrasé en attelant une locomotive à un train. Blessures internes.
30 do ...	Pictou Landing....	Wm. Rogers.....	do	Tombé en voulant monter sur le pilote de la locomotive. Tué. Verdict—mort accidentelle.
13 sept.....	Saint-Jean.....	James Daley.....	do	Ecrasé en voulant atteler une locomotive au train. Clavicule brisée.
16 do ...	Sussex	R. Forest.....	do	Main prise en attelant des wagons, un doigt écrasé.
29 do ...	Prince's Lodge.....	Weir (enfant)	Ni l'un ni l'autre.....	Assis sur la voie et frappé par le train ; blessures peu graves.
20 oct.....	Un mille à l'est de Polly Bog.....	.....	.....	Wag. à man. mis en pièc. p. un train.
31 do ...	Saint-Jean.....	Jno. Kerr	Employé.....	Tombé du haut d'un wagon à fret ; blessure à la jambe et au pied.
14 nov....	Riversdale	Philip Leeper.....	do	Bras broyé en attelant des wagons.
2 déc....	New Glasgow.....	J. Clarke.....	do	Deux doigts broyés en aidant à mettre le tender sur la voie.
17 do ...	Londonderry	W. Lawrence.....	do	Tombé entre deux plateformes. Blessure dans le dos.
18 do ...	Stellarton.....	D. McIntosh.....	do	Pris entre deux wagons en les accouplant. Légères contusions.
25 do ...	Truro	Jno. Blanchard	do	Main prise en attelant des wagons. Pouce broyé.
30 do ...	Shédiac	M. Wilcox	do	Pris entre des wagons en les attelant. Lésions aux parties.
1880.				
7 janvier.	Saint-Alexandre ...	G. Durmot.....	do	Trouvé sur la voie avec une grave blessure à la tête. Verdict—mort accid.
13 do ...	Jonct de Windsor	O. McGinnis.....	do	Pris entre la locomotive et le train en les accouplant.
14 do ...	L'Islet	.....	.....	Frappa la locomotive no 161, qui était en avant de la voie principale ; locomotives 161 et 13 plus ou moins avariées.
16 do ...	Halifax	Alex. McLean	Employé.....	Se frappa la tête contre un pont pendant qu'il était sur un wagon ; figure contusionnée.
21 do ...	Stellarton	Ed. Hurley.....	do	Bras écrasé en accouplant des wagons.
21 do ...	Apohaqui	H, Burgess...	Ni l'un ni l'..	Frappé par le train en marchant sur la voie ; bless. aux mains et aux pds.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TABLEAU des accidents, etc., du 1er juillet 1879 au 30 juin 1880.—*Suite.*

Date.	Lieu.	Personnes blessées.	Voyageur ou employé.	Détails.
1880.				
22 janvier.	Shubenacadie.....	A. Loasty.....	Employé.....	Contus. au bras en attel. des wagons.
27 do ...	Cour de Truro.....	R. J. Williams.....	do	Estomac et côtes broyés en accouplant des wagons.
30 do ..	Chaudière.....	Alex. Gordon.....	do	Tombé de l'échafaudage de la citerne. Tué—pas d'enquête.
2 février..	Stellarton	L. Cuttle.....	do	En attelant des wagons, se fit broyer un doigt.
8 do ...	1½ mille à l'ouest de Apohaqui.....	Jno. Ahern.....	Ni l'un ni l'autre.....	Tué par un train en passant en voiture sur la voie ; verdict—mort accidentelle ; le défunt était ivre.
10 do ...	Ruis. à l'Eperlan...	Jno. Cameron	Employé.....	Locomotive déraillée et tombée en bas d'un remblai ; tué, verdict—mort accidentelle.
11 do ...	Bathurst.	W. C. Johnston.....	do	S'est fait emp. un doigt en attel. d. wag.
24 do ...	Moncton.....	Jas. Scott	do	Bouts de deux doigts écrasés, en attelant des wagons.
1er mars...	Tartague.....	.....	.....	Enneigé et frappé par le train no 3. Six wagons et locomotives nos 108 et 16 avariés.
6 do ...	Truro	Philip Haley.....	Employé.....	Doigt écrasé en attelant des wagons.
10 do ...	Gaaage de Drummond Siding.....	Jno. Akins.....	do	Estomac broyé en attelant des wagons.
15 do ...	Quispansis.....	S. D. Allington.....	do	Se frappa la tête contre un pont pendant qu'il était sur un wagon ; tué ; verdict, mort accidentelle.
29 do ...	Richmond	J. Cronan	do	Blessé au poignet en attel. des wagons
31 do ...	DeBert	.....	.....	La locomotive no 58 dérailla dans la tempête de neige sur le pont de DeBert, qui fut fortement endommagé.
1er avril...	½ mille à l'ouest de Memramcook.....	.....	.....	La charrue à neige dérailla et entraîna les locomotives nos 29 et 75 ; toutes trois fort avariées.
11 do ...	Rivière Ouest.	F. D. Archibald	Employé.....	Main fortement broyée en attelant la locomotive aux wagons.
12 do ...	3 milles au sud de Bathurst.	Jno. Miller.....	Ni l'un ni l'autre.....	Couché sur la voie et écrasé par le train ; tué ; verdict—mort accident.
17 do ...	Richmond.....	Jno. Gilfoy	Employé.....	Tombé du haut d'un wagon à fret ; entorse au poignet et blessures à deux doigts.
21 do ...	2 milles à l'est de Saint-Roch.....	C. Fournier	Ni l'un ni l'autre.....	Frappé par un train en marchant sur la voie ; main contusionnée.
29 do ...	5 milles au nord de Sayabec	— Michaud.....	Employé.....	Tombé d'une plateforme pendant que le train était en marche ; mâchoire brisée et plusieurs dents cassées.
1er mai...	Springhill	P. Collins	do	Blessure à la hanche ; attelant des wagons.
1er mai...	½ mille au sud du Enfield.....	.....	.....	17 wagons à charbon déraillèrent ; 14 furent plus ou moins avariés ; voie endommagée.
3 do ...	New Glasgow	F. Mackay	Employé.....	Doigt broyé en attelant des wagons.

5—4½

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

TABLEAU des accidents, etc., du 1er juillet 1879 au 30 juin 1880.—*Fin.*

Date.	Lieu.	Personnes blessées.	Voyageur ou employé.	Détails.
1880.				
7 mai ...	Painsec.....	C. Porter	Employé.....	Jambe coupée en attelant la locomotive au train.
5 do ...	Bathurst.....	.....	.....	En rebroussant, à l'extrémité sud de la voie de garage, fut frappé par le train no 29 ; locomotives nos 68 et 109 légèrement avariées.
8 do ...	Saint-Denis.....	P. Walsh.....	Employé.....	Doigt broyé en formant le train.
17 do ...	Aulac	E. Payne.....	do	Se démit le pied en sautant d'un wagon.
20 do ...	Sussex.....	J. Purrell.....	do	En formant le train, tomba et fut écrasé ; tué ; verdict—mort accid.
31 do ...	Moncton.....	C. Angus.....	do	Blessé au bras en attelant la locomotive au train.
8 juin.....	1 mille à l'ouest de Hadlow.....	Duesmelt (enfant)....	Ni l'un ni l'autre.	Frappé par le train en marchant sur la voie, mais blessé légèrement.
12 do ...	New Castle.....	Jno. Condon.....	Employé.....	Ecrasé entre deux wagons en formant le train ; tué ; verdict—mort accidentelle.
15 do ...	Nappan.....	.....	.....	Déraillement ; cause, rail brisé ; plusieurs wagons plus ou moins endommagés.
15 do ...	Moncton.....	C. Angus.....	Employé.....	Pouce et doigt écrasés en attelant des wagons.
15 do ...	Saint-Thomas.....	.....	.....	Frappé deux wagons laissés sur la voie par le train no 34. Wagons légèrement endommagés ; traverse d'avant de la locomotive brisée.
19 do ...	Newcastle.....	J. McBeam	Employé.....	En attelant des wagons, fut pris entre la traverse d'avant d'un wagon à houille et eut la jambe contusionnée.
23 do ...	New Glasgow.....	Jos. Oscar.....	Ni l'un ni l'autre.	Tué par la locomotive en essayant de traverser le pont de fer de New-Glasgow ; verdict—mort accidentelle.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF,
MONCTON, N.-B., 15 septembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre les relevés qui suivent au sujet des opérations du département des mécaniciens, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

A. Nombre de locomotives et wagons de différentes classes, et leur condition actuelle.

B. Etat du parcours par les locomotives et wagons, et moyenne du nombre de wagons à voyageurs et à fret qui ont circulé sur la ligne et par mille.

C. Relevé du service des locomotives.

D. Etat comparatif du coût de la force motrice par mois.

E. Etat général de la dépense du département des mécaniciens.

Dans le cours de l'année, trois nouvelles locomotives ont été achetées des ateliers de Danforth au prix de $28,553.43.

Quatre ont été vendues au chemin de fer Canadien du Pacifique pour $28,000.

Quatre autres ont été achetées des ateliers de Hinckley, au prix de $37,870.87, la différence entre ces deux dernières sommes étant portée au compte des frais d'exploitation.

Trente-six wagons à houille ont été démontés et rayés des rôles, et ont été remplacés par dix-huit plateformes.

Deux wagons-poste et fumoirs ont aussi été démontés et remplacés par deux wagons de seconde classe et à bagages.

Deux wagons-poste et fumoirs ont été achetés de James Crossen pour l'embranchement de Rivière-du-Loup, et ils reçurent les numéros portés par ceux qui avaient été démontés.

Le matériel roulant est en général en bon état.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
H. A. WHITNEY,
Mécanicien-chef.

D. POTTINGER, écr.,
Surintendant en chef du chemin de fer Intercolonial.

A.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT indiquant le nombre des locomotives et wagons de différentes classes le 1er juillet 1879, et le 30 juin 1880.

Détails.	Locomotives.	Wagons de différentes classes.										
		1re classe.	2e classe.	Wagons-poste et fumoirs.	Messageries et à bagage.	Fourgons.	Fermés.	A bétail.	Foin.	Plateforme.	A houille.	Total.
En état de service au 1er juillet 1879	108	46	34	15	18	36	1,059	66	34	1,022	886	3,216
Condamnés do do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	6	14	23
Total du matériel, 1er juil. 1879	108	46	34	15	18	36	1,062	66	34	1,028	900	3,239
Vendu au C. F du Pacifique	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Condamné 2 w-poste et fumoirs	.....	.....	.....	*2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Remplacés par 2 wagons de 2e classe, portés au compte d'exploitation	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Construit par Jas. Crossen, en compte du capital	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Condamné 36 wagons à houille, et	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	*36	.....
Construit, comme frais d'exploitation, 18 plate-formes à la place	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	.....	.....
Acheté des ateliers de Hinckley, compte du revenu	4	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Acheté des ateliers de Danforth, compte du revenu	3	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total du matériel le 30 juin '80	111	46	36	15	18	36	1,062	66	34	1,046	864	3,223
Wagons condamnés au 1er juillet 1879	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	.....	.....	6	14	23
Condamnés durant l'année	.....	.....	.....	.....	.....	1	11	2	3	19	22	58
	.....	.....	.....	.....	.....	1	14	2	3	25	36	81
Reconstruits durant l'année	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	2	21	Remp. par 18 platef.	61
Condamnés au 30 juin 1880	.....	.....	.....	.....	.....	1	12	2	1	4	.....	20
Ajoutez—en état de service et en réparation	.....	46	36	15	18	35	1,050	64	33	1,042	864	3,203
Total du matériel, 1er juill.'79	.....	46	36	15	18	36	1,062	66	34	1,046	864	3,223

* "A déduire."

B.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Nombre de milles parcourus par les locomotives et les wagons, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.		Milles parcourus par les wagons.							Moyenne.		Chasse-neige et herses à neige.
	Voyageurs.	Fret.	1re classe.	2e classe.	Exprès, wagons-poste et à bagage	Wagons fermés, à foin et à bestiaux.	Wagons plateformes	Wagons à bascule.	Total.	Voyageurs.	Fret	
1879—Juillet	61,095	98,257	154,050	100,276	102,213	1,020,331	266,451	154,809	1,798,130	5·83	14·67	.....
Août	65,165	102,802	181,819	108,059	107,569	1,207,480	269,105	72,910	1,946,942	6·09	15·08	160
Septembre	64,528	125,992	187,412	111,098	125,794	1,325,324	382,805	186,090	2,318,523	6·58	15·03	.....
Octobre	66,711	146,257	181,691	117,263	126,259	1,599,244	559,034	123,909	2,707,400	6·37	15·60	87
Novembre	64,443	131,506	166,496	118,172	121,504	1,297,899	417,942	136,179	2,258,192	6·32	14·08	1,424
Décembre	63,920	147,416	162,171	110,115	123,130	1,321,564	332,903	247,135	2,297,018	6·19	12·90	6,077
1880—Janvier	65,834	154,514	156,833	95,696	118,170	1,449,415	283,360	217,784	2,321,258	5·61	12·62	13,603
Février	58,636	141,025	142,589	81,354	107,698	1,275,910	301,681	169,751	2,078,983	5·81	12·40	11,100
Mars	67,871	163,776	163,674	97,595	123,345	1,730,652	317,048	167,972	2,600,286	5·80	13·53	12,762
Avril	64,947	173,168	161,718	115,136	116,524	1,915,889	359,466	256,652	2,925,385	6·05	14·62	3,108
Mai	63,127	150,233	159,112	116,746	114,684	1,590,842	434,013	205,253	2,620,650	6·18	14·91	512
Juin	66,985	131,727	192,244	119,331	121,075	1,412,498	364,694	171,456	2,381,298	6·61	14·80	.....
Totaux	773,282	1,666,673	2,009,809	1,290,841	1,407,965	17,147,048	4,288,502	2,109,900	28,254 065	6·08	14·73	48,833

C.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

RELEVÉ du service des locomotives—année expirée le 30 juin 1880.

Mois.	Heures sous vapeur.	Parcours par les locomotives.	Consommation.				Moyenne de la consommation par 100 milles.				
			Tonnes de houille.	Chopines d'huile.	Lbs. de chiffons.	Lbs. de suif.	Milles par heure sous vapeur.	Lbs. de houille.	Chopines d'huile.	Lbs. de chiffons.	Lbs. de suif.
1879—Juillet	19,814	199,030	4,099	9,236	2,898	5,849	10·64	4,633	4 64	1·45	2·93
Août	20,333	212,468	4,075	9,855	2,996	6,215	10.45	4,297	4 63	1·41	2 92
Septembre	21,953	230,600	5,242	11,281	3,218	6,076	10 50	5,091	4·89	1·39	2·63
Octobre	25 812	261,926	6,032	12,824	3,584	6,985	10·14	5,157	4·89	1 36	2·66
Novembre	24,656	247,743	5,948	12,215	3,283	6,347	10·04	5,377	4·93	1·32	2·56
Décembre	26,751	267,427	6,845	13,097	3,306	7,044	9 99	5,733	4·89	1·23	2 63
1880—Janvier	28,628	285,097	7,715	14,954	3,209	7,270	9·95	6,096	5 24	1·12	2·55
Février	25,894	253,198	6,699	13,283	3,033	7,329	9 77	5,926	5·24	1·19	2·89
Mars	30,303	292,479	7 570	14,761	3,448	8,359	9·65	5,797	5 04	1·17	2 85
Avril	30,720	303,989	6,119	14,756	3,401	8,487	9 89	5,098	4·85	1·11	2 79
Mai	26,656	271,188	6,247	14,521	3,744	8,578	10·17	5,159	5·35	1·38	3 16
Juin	24,752	251,197	5,907	15,493	3,827	7,658	10 14	5,267	6·16	1·52	3·04
Total	306,272	3,076,342	73,298	156,276	39,947	86,197	10 04	5,337	5 07	1 29	2 86

D.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

Coût de la force motrice pour chaque mois, du 1er juillet 1879 au 30 juin 1880.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Gages des mécaniciens et chauffeurs.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations aux locomotives et tenders.	Eau.	Divers, y compris la remise des locomotives et le personnel des mécaniciens.	Total.	Coût par 100 milles parcourus. Gages.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts.
1879—Juillet	199,030	8,114 54	9,221 66	2,015 78	15,790 91	1,522 84	1,164 38	37,830 11	4 07	4 63	1 01	7 92	0 76	0 58	18 97
Août	212,468	9,190 81	10,181 23	1,953 99	15,608 06	2,042 89	1,600 22	40,777 20	4 32	4 89	0 91	7 38	0 96	0 73	19 19
Septembre	230,600	9,266 53	12,296 05	1,942 99	12,264 97	1,392 36	2,217 86	39,380 76	4 01	5 33	0 84	5 33	0 61	0 95	17 07
Octobre	261,926	10,120 83	15,053 83	2,253 62	13,293 94	2,636 45	3,180 01	46,538 68	3 86	5 74	0 87	5 08	1 00	1 21	17 76
Novembre	247,427	9,747 83	15,116 78	2,110 44	12,188 10	964 71	2,991 94	43,119 80	3 90	6 10	0 86	4 90	0 41	1 24	17 41
Décembre	267,743	10,740 64	18,089 58	2,349 60	13,254 11	2,314 10	1,794 77	48,542 80	4 01	6 76	0 88	4 95	0 88	0 68	18 16
1880—Janvier	285,097	11,612 73	20,847 58	2,762 52	15,596 10	2,435 79	2,691 93	55,946 65	4 07	7 31	0 97	5 47	0 86	0 94	19 62
Février	253,198	10,569 05	18,041 60	2,482 09	16,534 97	2,140 75	3,931 21	53,699 67	4 17	7 12	0 98	6 53	0 84	1 56	21 20
Mars	292,479	12,033 24	20,376 54	2,883 84	19,311 22	2,635 92	2,792 57	60,033 33	4 12	6 96	0 99	6 60	0 90	0 95	20 52
Avril	303,989	12,012 75	16,393 83	2,824 42	15,565 55	1,750 84	2,799 61	51,348 00	3 95	5 39	0 91	5 12	0 59	0 96	16 89
Mai	271,188	10,455 96	13,710 67	2,723 28	15,132 50	1,265 76	2,405 84	45,694 01	3 86	5 06	1 00	5 59	0 46	0 88	16 85
Juin	251,197	8,286 92	8,199 14	1,723 87	5,592 33	2,435 73	1,425 41	27,663 40	3 29	3 25	0 69	2 23	0 97	0 57	11 00
Total	3,076,342	122,152 83	177,728 49	28,026 44	170,132 76	23,538 14	28,995 75	550,574 41	3 98	5 77	0 91	5 53	0 76	0 94	17 89

E.—CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ETAT GÉNÉRAL des dépenses du département des mécaniciens, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Nombre de milles parcourus par les trains	2,535,654
do do locomotives	3,076,342
do do wagons	28,254,065
do do chasse-neige	48,833
	$ cts.
Coût de la force motrice	550,574 41
do des réparations aux wagons	209,907 78
do de l'huile et des chiffons	10,043 79
do des réparations aux wagons à voyageurs	55,276 58
do do do poste, à bagage et des messageries	16,412 21
do do do à fret et fourgons	127,681 45
Le coût de la force motrice par 100 milles parcourus par les trains, a été de	21 71
do do do locomotives	17 89
do do do wagons	1 94
Le coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par les trains, a été de	8 27
do do do locomotives	6 82
do do do wagons	0 74
Le coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains, a été de	0 39
do do do locomotives	0 32
do do do wagons	0 03
Le coût des réparations aux wagons à voyageurs par 100 milles parcourus par eux	1 67
do do poste, à bagage et des messageries do	1 16
do do à fret et fourgons do	0 54

BUREAU DE L'INGÉNIEUR, MONCTON, N. B., 1er août 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur le service de mon département, durant l'année expirée le 30 juin 1880.

VOIE.

Cette partie du chemin de fer Grand-Tronc, située entre Hadlow et la Rivière-du-Loup (125 milles), a été transférée au ministère des chemins de fer et canaux, le 13 août 1879, ce qui a augmenté la longueur de la ligne principale et des embranchements de 714 à 839 milles.

A l'avenir, je désignerai cette portion du chemin entre la Chaudière et la Rivière-du-Loup, dans mon rapport, sous le nom d'embranchement de la Rivière-du-Loup.

A l'exception de trois milles, la voie était munie de rails de fer fort usés et de types divers.

En novembre dernier, la voie a été renouvelée en lisses d'acier sur une longueur de 16 milles, et le reste dans le cours des deux derniers mois, en sorte qu'aujourd'hui, sur les 839 milles de chemin principal et d'embranchements, 815 milles ont des lisses d'acier,et il en reste 13 avec des lisses de fer sur l'embranchement de Pictou et 11 sur celui de Shédiac. On projette de renouveler 5 milles de ce dernier, dans le cours de cette année, avec des rails d'acier.

Le travail de remplacement des éclisses et coussinets-manchons en fer, dont il était question dans mon rapport de l'année dernière, a été terminé. Les sutures et attaches sont maintenant uniformes sur toute la ligne.

Les serre-écrous ont été posés sur la voie principale entre la Rivière-du-Loup et Halifax et Saint-Jean. On les pose aussi en ce moment sur la nouvelle voie de l'embranchement de la Rivière-du-Loup. Ces serre-écrous sont en usage depuis un an, et leur utilité est maintenant parfaitement établie.

TRAVERSES.

Outre celles de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, il a été renouvelé 220,286 traverses, contre 309,094 l'année dernière et 156,742 l'année précédente.

Il en a été renouvelé 154,861 sur l'embranchement de la Rivière-du-Loup.

La plus grande partie des traverses employées depuis deux ans étaient en pin gris, épinette rouge et cèdre.

BALLASTAGE.

L'entreprise du ballastage de l'embranchement de la Rivière-du-Loup a été adjugée à M. J. Hogan, écr., de Québec, par contrat daté du 19 avril dernier. L'ouvrage a été poussé avec vigueur, et déjà il est à peu près à moitié terminé. Lorsque le ballastage sera terminé, l'embranchement de la Rivière-du-Loup sera égal à toute autre partie de la ligne entre Halifax et la Rivière-du-Loup. On fait du ballastage sur les anciennes parties de la ligne.

Dans le cours de l'année, des trains ont circulé sur la division N°. 1 Est, Ouest et Nord.

VOIES DE GARAGE.

De nouvelles voies de garage ont été posées sur une longueur totale de 36,082 pieds. Par suite du grand accroissement du trafic, les voies de garage devront être considérablement accrues sur plusieurs points de la ligne dans le cours de cette année.

On est actuellement à en poser à peu près un mille à Richmond.

CLÔTURES ET ABRIS CONTRE LA NEIGE.

En dehors de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, il a été dépensé $22,181 en renouvellement de clôtures ; une forte somme a été dépensée en réparations de clôtures sur cet embranchement.

Environ un mille d'abris contre la neige, qui avaient besoin d'être renouvelés sur la montagne Folly, près de Londonderry, a été abattu et remplacé par une haute clôture en planches pour protéger les déblais qu'il couvraient.

On a acheté de nouveaux terrains, et les clôtures ont été placées à 100 pieds de la voie. Ce plan a été essayé l'année dernière sur une petite échelle et a bien réussi.

Il a été érigé 1,500 pieds d'abris et 3½ milles de clôtures paraneige sur l'embranchement de la Rivière-du-Loup.

PLAQUES TOURNANTES.

A Truro, Moncton, Newcastle, Campbellton, Sainte-Flavie et Hadlow, les plaques tournantes en bois ont été remplacées par d'autres en fonte, provenant de l'usine de William Hazlehurst, de Saint-Jean.

A Rimouski on a remplacé la plaque tournante en bois que le feu avait détruite.

Deux plaques tournantes en fer on été obtenues pour le service des voies sur le quai de Saint Jean.

QUAIS.

Pour le service des grands steamers, un nouveau quai sur pilotis est en voie de construction à Halifax.

Un plan incliné perfectionné a été construit sur le quai de Richmond, l'hiver dernier, pour faciliter le chargement du charbon sur les grands steamers.

Au débarcadère de Pictou, l'ancien quai a été complètement réparé.

De grandes réparations ont été faites au quai, à Dorchester.

En novembre 1879, une forte tempête a emporté une grande partie du dessus du quai de la Pointe du Chêne.

Les réparations nécessaires ont entraîné une forte dépense.

A Campbellton, le quai a subi de grandes réparations.

A Rimouski, le quai du bassin a été réparé et un nouveau phare construit.

BATIMENTS ET PLATEFORMES.

Une rallonge de 200 x 34 pieds a été faite à la remise sur le quai de Richmand pour y placer le bétail destiné à l'exportation, et de nouveaux enclos de 200 pieds de longueur, avec cours et plateforme en avant, ont été faits.

On a renouvelé les ventilateurs en fer de la remise des locomotives à Richmond.

Un atelier de 75 x 45 pieds a été construit à Richmond.

Le réservoir de Polly Bog, que le feu a détruit, a été reconstruit et l'on y a installé une pompe à vapeur.

On a renouvelé le bardeau de la toiture de la gare de Brookfield.

A Truro, la remise aux marchandises a été rallongée de 75 pieds sur 30. A Truro, la remise en brique des locomotives a été agrandie pour pouvoir y placer dix locomotives de plus, et l'on a construit une aile pour la chaudière de l'appareil de chauffage.

Un bâtiment en brique de 50 x 20 pieds a été construit. Dans une partie on y dépose les pièces de mécanisme et l'huile, et dans l'autre il y a des bureaux.

La haute remise à charbon et le plan incliné en faisant partie, mentionnés dans le rapport de l'année dernière, sont terminés. Avec cette remise, les frais de transport de la houille se trouvent beaucoup réduits.

Le bâtiment qui servait de remise à charbon a été transporté plus loin et converti en une remise pour les chasse-neige.

On a obtenu de nouveaux ventilateurs en fer pour les remises des locomotives à Stellarton et au débarcadère de Pictou.

Une plateforme et de nouveaux enclos à bestiaux ont été établis à Belmont.

A Wentworth, la gare et l'habitation de l'agent ont été réparés.

Une remise à fret, de 30 x 25 pieds, a été construite à West Chester.

A Maccan, la gare a été agrandie et complètement réparée. L'ancienne remise à fret a été transformée en un bureau pour l'agent, et il en a été construit une nouvelle de 30 x 25 pieds.

Le bâtiment construit à Amherst pour y installer le buffet a coûté environ 3,000.

La gare de Aulac a été agrandie, complètement réparée, lambrissée et peinturée.

La gare de Sackville a été réparée et peinturée.

A Moncton, la plateforme de la remise à fret a été prolongée de 100 pieds. La emise en brique des locomotives a été agrandie de manière à y établir 10 compartiments de plus.

La haute remise à charbon, de 200 x 30 pieds, avec plan incliné, est terminée. lle est semblable à celle de Truro.

A Salisbury, la plateforme de 184 x 27 pieds, sur laquelle on empile le bois de ervice, a été reconstruite.

A Petitcodiac, on a transporté plus loin et réparé ensuite le bâtiment du réservoir. La remise à fret a été transportée de l'autre côté de la voie et convertie en ne gare; l'ancienne plateforme a été reconstruite.

A Anagance, la plateforme a été réparée et prolongée.

A Sussex, on a construit une remise de 55 x 55 pieds pour y déposer le mangaèse

On a transporté plus loin la plateforme d'Apohaqui.

A Rothesay, la gare a été agrandie, réparée et peinturée. La plateforme a été ansportée plus loin et prolongée.

A Saint-Jean, les plateformes et le toit de la remise du fret ont été réparées.)épense, $500.

La gare de Berry's Mills a été réparée et peinturée.

A Birch Ridge, on a construit une plateforme pour le bois de service.

A la rivière Barnaby, l'intérieur de la gare a été modifié, replâtré et complètement réparé.

A Newcastle, le plancher de la remise aux locomotives a été enlevé, l'intérieur de gare peinturé et le toit réparé.

La gare de Bartibogue a été réparée.

La gare de Red Pine a été réparée.

La gare de Bathurst a été réparée.

La gare de Petite Roche a été réparée.

La gare de la rivière Jacquet a été réparée.

A Campbellton, le bâtiment en briques servant de remise aux locomotives a été grandi de manière à donner place à cinq locomotives de plus. Dépense $6,000. Une remise à fret a été construite sur le quai de Campbellton.

La gare de Métapédia a été complètement réparée et peinturée, à l'intérieur et au ehors, et la plateforme prolongée.

A Millstream, on a installé en salle d'attente, une partie de la remise à fret et einturé la gare à l'intérieur.

A Assametquagan, on a modifié l'intérieur de la gare et installé de nouvelles hambres pour l'agent de la station.

A Casaupscal, station réparée et intérieur peinturé.

Une nouvelle remise à fret a été construite à Cedar Hill.

La gare de Layabee a été réparée.

Les portes de la gare de Saint-Octave ont été renouvelées, le corps de ce bâtiment été peinturé et la plateforme prolongée.

A la gare de Sainte-Flavie, le plancher du bureau de l'agent a été renouvelé et la lateforme prolongée.

A Rimouski, le 27 novembre dernier, le feu a détruit la gare, le réservoir d'eau, remise à bois et la remise aux locomotives. La gare a été reconstruite en bois avec vêtement en briques, et c'est un bâtiment qui convient beaucoup mieux que l'ancien service auquel il est destiné On a aussi construit une plateforme et une remise charbon. Le réservoir d'eau ne suffisant plus au service du trafic, on en a établi un système de gravitation--à l'ouest de la station, sur un point où l'eau est abondante. ne remise pour le réservoir est, par ce fait, devenue inutile.

La gare du Bic a été réparée et peinturée.

A Trois-Pistoles, la plateforme a été réparée, et au logis de l'agent on a fait de légères réparations. On a blanchi à la chaux et peinturé certaines parties de la gare.

A l'Ile-Verte, on a établi une cuisine et une chambre à coucher pour l'agent dans le haut de la remise à fret. On a aussi réparé la gare.

A Sainte-Arsène, on a établi une cuisine et des chambres à coucher pour l'agent dans le haut de la remise à frot.

Une petite gare de troisième classe a été construite à Saint-Eloi.

A Cacouna, on a donné deux couches de peinture à l'intérieur de la gare.

Rivière-du-Loup. Depuis l'acquisition de cet embranchement, la remise aux locomotives a été agrandie de manière à y établir dix compartiments de plus, et les pièces de mécanisme, etc., qui s'y trouvaient et qui servaient à la réparation des locomotives et wagons, ont été transportés dans le bâtiment servant de remise aux locomotives du chemin de fer du Grand Tronc.

Ce bâtiment a été converti en un atelier de réparation, lequel a trois puits permettant de travailler sans les locomotives et wagons et un banc de forerie. Le bâtiment servant au Grand Tronc comme remise à bois a été installé pour y remiser la houille et le fer.

On a construit un bâtiment en brique, de 70 x 34 pieds, où la forge a été établie.

Une partie du bâtiment qui servait de remise à fret a été transportée plus loin, pour permettre d'agrandir la remise des locomotives, et l'on y a établi un bureau, un magasin et une forge pour les besoins de la voie.

Le bâtiment qui a servi de gare a été transporté près de l'atelier de réparation et installé comme magasin et logements pour les garde-magasins.

La construction d'une haute remise à charbon, avec plan incliné, est bien avancée.

De nouvelles gares sont en voie de construction.

Au chemin du Lac, 2me classe :
A Saint-Hélène, " "
A Saint-Denis. 1re classe
A Saint-Pierre, " "
A Sainte-Françoise, " "
A Saint-Charles, " "
A Saint-Henri. " "

A Saint-Thomas, la gare a été élevé d'un étage pour y loger l'agent.

De grandes réparations ont été faites à presque toutes les gares et plateformes de l'embranchement de la Rivière-du-Loup.

Chaudière.—Après le transfert de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, cette localité est devenue le point de correspondance des chemins de fer Grand Tronc et Intercolonial, et l'on a dû établir presque de suite une voie d'évitement d'un mille et demi, ce qui a préalablement nécessité des travaux de nivellement, travaux dont l'entreprise a été adjugée à MM. Riten et Vetterlain,

Une gare à voyageurs, avec buffet, et à deux étages, a été construite.

On a aussi construit une remise à fret de 300 x 30 pieds, un asile d'émigrants, à un étage, de 80 x 20 pieds, une remise aux locomotives, de 60 x 25 pieds, et une glacière, de 20 x 35 pieds.

L'ancienne gare du Grand Tronc a été transportée de l'autre côté de la voie et divisée en deux logements, lesquels sont loués à des employés.

A Hadlow, la remise aux locomotives a été complètement réparée, et l'ancienne remise à bois a été transformée en une remise à charbon.

MAÇONNERIE.

Sur la rampe de Belford, le fossé à ciel ouvert et en pierre sèche a été remplacé par un tuyau en fonte de 15 pouces de diamètre et de 200 pieds de longueur. Il est enveloppé de béton et son prix de revient est de $3,000. L'entretien de ce fossé avait été des plus dispendieux pendant les dix dernières années.

Près de Milford deux fossés ouverts qui s'étaient effondrés ont été remplacés par d'autres en maçonnerie de première classe. On a maintenant plusieurs canaux du même genre.

Entre Halifax et Truro, les piles de 12 ponts de bois ont été refaites de manière à recevoir un tablier en fer.

On a fait des fondations en pierre pour la bascule à Londonderry.

A Hampton, des culées et piles ont été construites pour un pont traversant la voie.

A Quispansis, des culées et piles ont été construites pour un pont au-dessus de la voie.

Au lac Lawlor, les culées ont été exhaussées de sept pieds pour y placer un tablier en fer.

A Saint-Jean, on a refait les fondations de la bascule.

On a fini les culées destinées à recevoir deux arches en fer de 100 pieds chacune pour relier les rues Stanley et Garden au-dessus de la voie, sur les terrains de la gare de Saint-Jean.

A Ristigouche, les culées du pont et les piles ont été complètement réparées et repeinturées.

Près de Rimouski l'on a reconstruit un canal à ciel ouvert que les eaux avaient brisé.

Beaucoup de réparations ont été faites aux ouvrages dans toutes les divisions.

On est en voie d'exécuter de grandes réparations sur l'embranchement de la Rivière-du-Loup.

PONTS DE FER.

Entre Halifax et Truro, 12 ponts dont l'écartement variait de 17 à 24 pieds, ont été remplacés par d'autres en bois de même dimensions.

A Hampton et Quispansis, deux ponts de fer, de cinq arches chacun, ont été construits au-dessus de la voie. Ils remplacent les anciens, qui étaient en bois.

Au lac Lawlor, près de Coldbrook, on a remplacé l'ancien pont de bois par un autre fait avec de vieux rails de fer et dont l'écartement est de 66 pieds, dans œuvre.

A Saint-Jean, deux ponts en vieux rails, avec double voie et trottoir de chaque côté, a été construit au-dessus de la voie. Leur écartement est de 100 pieds et ils remplacent les vieux ponts sur chevalets dont les arches étaient de 30 pieds. Ces ponts ont dû être exhaussés conformément à la disposition adoptée pendant la session de 1879, et qui amende la loi générale des chemins de fer.

Bien des ponts en treillis n'avaient pas de plancher; mais, graduellement, on leur en pose, ainsi que des garde-fou de chaque côté. De cette manière, le danger sera évité à tout convoi qui déraillera de passer à travers.

Pour poser ces planchers il faut exhausser les pièces d'appui du pont.

Tous les ponts sont soigneusement entretenus et bien peinturés.

SERVICES D'EAU.

Un nouveau service d'eau a été établi à Elmsdale. L'ancien était fait au moyen d'un puits, alimenté par un marécage près de la station, et dans la saison sèche son eau était très mauvaise.

Des services d'eau—système de gravitation—ont été établis à Sacré-Cœur, Saint-Alexandre, Saint-Pascal et Saint-Charles. A ces endroits, les conduites ont six pouces de diamètre et débouchent dans le réservoir situé à cinq pieds de la ligne principale. Par ce système on se dispense des services d'un gardien.

Aux endroits où les locomotives doivent faire de l'eau, et où l'on n'a pu établir un service d'eau par la gravitation, l'on a recours aux pompes à vapeur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur.

D. POTTINGER, écr,
Surintendant en chef, chemin de fer Intercolonial,
Moncton.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR SURINTENDANT,
CHARLOTTETOWN, 10 juillet 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant, accompagné des comptes annuels, sur l'état des affaires du chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

N° 1.	Compte du capital.	
" 2.	" du revenu.	
" 3.	Force motrice	(relevé n° 1.)
" 4.	Dépense pour wagons	(" 2.)
" 5.	Entretien de la voie et des travaux d'art	(" 3.)
" 6.	Dépense pour les stations	(" 4.)
" 7.	Frais généraux	(" 5.)
" 8.	Etat mensuel des dépenses.	
" 9.	Etat mensuel des recettes.	
" 10.	Compte général des approvisonnements.	
" 11.	Bilan général.	
" 12.	Etat comparatif des moyennes.	

Le rapport du mécanicien-chef et garde-magasin est aussi annexé.

COMPTE DU CAPITAL.

Jusqu'au 30 juin 1880, le total de la dépense pour le compte du capital s'élevait à $3,466,588 $\frac{57}{100}$; les déboursés pour l'année ont été de $16,539 $\frac{82}{100}$, et cette somme entière a été employée à l'achèvement du prolongement dans Souris.

La longueur totale de ce prolongement est de 8,440 pieds, et il comprend un quai de 1,000 pieds de long et de 75 de large du côté extérieur. Une gare, une remise à fret, une remise aux locomotives ont été construits, ainsi qu'un entrepôt de 100 x 40 pieds à l'extrémité du quai, où il y a 16 pieds d'eau à basse marée.

COMPTE DU REVENU.

Les recettes brutes de l'année s'élèvent à.....	$113,851 11
" " " précédente à.....	125,855 91
Augmentation	$ 12,004 80

Les recettes provenant du trafic des voyageurs accusent une diminution de $6,787.22; celles du fret, de $3,216.48 Les recettes provenant du service postal, etc., ont diminué de $2,000 par suite de la réduction de la somme accordée l'année dernière pour l'accomplissement de ce service.

Le nombre des voyageurs a diminué de 14,513, car il a été de 90,533 contre 105,046 l'année précédente.

Pendant l'année, 37,208 tonnes de fret ont été voiturées sur cette ligne, soit 1,460 de moins que l'année précédente. Le bas prix des pommes de terre et le fait que les pêcheries n'ont peu rapporté expliquent la diminution des recettes provenant du fret; mais il y a eu augmentation dans celles résultant du transport de l'avoine, du bois de chauffage, des bestiaux et des coquillages employés comme engrais, ainsi qu'on peut le voir par l'état ci-annexé des recettes provenant du voiturage des marchandises.

FRAIS D'EXPLOITATION.

Pour l'année, ces frais s'élèvent à.....	$164,640 55
Pour l'année précédente à.....	223,313 12
Soit une diminution de.....	$ 58,672 57

Le coût du parcours, par mille et par locomotive, a été de $55.77, contre $77.84 l'année dernière.

En 1879-80, le parcours, par locomotive, a été de.....	295,190
En 1878-79, de	286,886
Soit une augmentation en 1879-80, de.....	8,304 milles.

Les deux locomotives "Mason-Fairlie," commandées en l'automne de 1879, n'ont pas encore été reçues, quoique la date fixée par le contrat soit expirée depuis le mois de mai dernier; ce retard est cause de beaucoup d'inconvénients, la desserte du trafic exigeant un surcroît de force motrice.

Le prix de ces locomotives ($16,351.33) a été porté au compte des frais d'exploitation de l'année, ce qui, en le comparant avec celui de l'année dernière, augmente de $5,722.06 le coût de la force motrice.

Les huit locomotives avec tender portant les nos de 11 à 18 inclusivement sont en bon ordre et peuvent tirer un train composé de neuf à dix wagons chargés sur les rampes les plus fortes. Les neuf locomotives à réservoir sont très souvent en mauvais état, et comme nous ne sommes jamais certains qu'elles arriveront à destination, même lorsquelles sont attelées à un train léger, elles sont une cause d'embarras.

Il y a quatorze wagons de première classe, lesquels sont tous en bon état; ces wagons ont des roues de 33 pouces.

Les douze wagons de seconde classe sont en assez bon état, quatre d'entre eux ont des roues de 33 pouces, et les roues de 24 pouces des huit autres sont ou seront remplacées par de plus grandes aussitôt qu'il sera possible.

Les deux wagons-poste, ainsi que ceux à l'usage du payeur et du conducteur, sont en bon état; l'extérieur de ce dernier aurait cependant besoin d'être peinturé, ce qui sera fait bientôt.

Il y a 150 wagons fermés et 100 wagons-plateforme. 118 des premiers ont une capacité de huit tonnes, et les autres de dix tonnes. Des wagons-plateformes quarante-trois ont une capacité de huit tonnes et les cinquante-sept autres, de dix tonnes.

Cinq wagons fermés et huit wagons-plateformes ont été construits pendant l'année. On a aussi converti quatorze wagons-plateforme en wagons fermés au moyen de caisses que l'on pourra ôter à volonté, ce qui répondra aux besoins du trafic du printemps et de l'automne, vu que le matériel actuel n'est pas suffisant.

Ces caisses coûtent, en moyenne, $75, et elles sont d'une grande utilité. On enlève ces caisses dès que le trafic peut être desservi avec les wagons ordinaires.

ENTRETIEN DE LA VOIE.

Dans le cours de l'année, trois voies d'évitement ont été établies et une prolongée. Il y a maintenant 110 de ces voies d'évitement sur le parcours de la ligne—à part les voies conduisant aux sablonnières. Leur longueur totale est de 11·70 milles.

On a remplacé 33,694 traverses dans le cours de l'année.

La superstructure d'un certain nombre de ponts et les garde-bestiaux ont été réparées. La maçonnerie de plusieurs ponts a été rejointoyée.

Pour la réparation des quais une somme considérable a été dépensée, dont la plus grande partie a été employée à réparer les quais de Georgetown, Summerside et Alberton, endommagés par une tempête en octobre dernier. L'hiver prochain, les réparations à faire au quai de Summerside, endommagé par les tarets, exigeront une somme assez élevée.

On a fait les réparations nécessaires aux bâtiments des gares, sur tout le parcours de la ligne. On a aussi réparé une grande étendue de clôtures, et on en a fait avec des pieux en plusieurs endroits. 16,080 pieds linéaires de clôtures-paraneige ont été éloignées de 25 à 30 pieds de la voie. Ce changement a donné un résultat satisfaisant partout où il a été fait. On se propose de faire ces changements cette année sur une plus grande échelle, et de construire quelques nouvelles clôtures dans les endroits les plus exposés.

On a veillé au drainage de la chaussée.

Pour déblayer la voie de la glace et de la neige, il a été dépensé une somme de $4,932,69. La plus grande partie de cette dépense a été encourue pour déblayer la voie après une tempête extraordinaire dans le mois d'avril dernier. Pour la réparation des charrues à neige la dépense a été de $1,526.39.

Il y a maintenant en magasin 1,473 tonnes de rails d'acier. On sera probablement obligé d'en prendre une certaine quantité pour remplacer les rails de fer, qui commencent à être usés.

APPROVISIONNEMENTS.

Les coût des approvisionnements de l'année à atteint le chiffre de $60,401.90. De cette somme il faut déduire le coût de 1,069 tonnes de rails d'acier et leurs attaches.

Les articles en magasin étaient évalués comme suit le 30 juin 1880 :

Divers	$22,450 66
Houille	992 33
Rails et attaches	47,175 00
Total	$70,617 99
Estimation des articles en magasin le 30 juin 1879	$46,415 59

ACCIDENTS.

Le 25 octobre 1879, B.C. Perry, préposé aux bagages, a été blessé en attelant deux wagons de première classe. Il a été incapable de travailler pendant 18 jours.

Le 24 novembre 1879, D.McKenna, serre-frein, ayant été blessé à la tête en attelant deux wagons plats, fut forcé de garder le lit pendant dix-sept jours, et le 3 mai, James McDonald, préposé aux bagages, se fit prendre la main entre denx tampons en attelant, ce qui le rendit incapable de vaquer à ses occupations pendant trois semaines.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

ALEX. MACNAB,
Ingénieur surintendant.

C. SCHREIBER, écr.,
Ingénieur en chef des chemins de fer du gouvernement en exploitation,
Ottawa.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT classifié des revenus du fret, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

Description du fret.		Quantités.		Tonneaux.		Montant.	
		1879.	1880.	1879.	1880.	1879.	1880.
						$ cts.	$ cts.
Avoine	Boiss.	403,741	575,441	7,156	9,787	9,385 45	12,422 64
Blé et autres grains	"	9,808	5,082	265	132	390 86	197 10
Pommes de terre et légumes	"	202,461	34,699	6,074	1,038	7,889 34	1,294 98
Fleur de farine	Brls.	28,364	15,963	2,836	1,597	4,219 79	2,419 97
Maquereau	"	11,988	9,188	1,799	1,378	2,494 07	1,584 45
Hareng	"	2,932	685	448	103	575 96	185 79
Morue et autre poisson	"	.....	.....	223	526	449 21	920 56
Huîtres	"	2,761	1,977	263	198	430 17	253 82
Barils de poisson	No.	11,753	10,999	172	227	608 33	532 68
Bois dégrossi et en grume	Pds. C.	196,884	222,469	5,674	5,241	5,739 90	4,931 37
Bois de service, scié	Pds. L.	1,553,940	1,589,444	2,012	2,010	2,097 87	1,992 13
Bardeaux	Mille.	2,352	4,253	355	639	415 65	863 49
Bois de corde et écorce	Cordes.	951	1,498	1,752	2,444	948 90	1,663 82
Houille	Wag	62	54	529	489	323 80	337 11
Chaux	Brls.	860	1,023	85	106	88 45	103 75
Pierre à chaux	Wag.	53	46	466	407	248 28	226 26
Brique et pierre à bâtir	"	14	22	139	188	91 92	117 62
Engrais de coquill	"	53	238	480	2,174	198 60	648 64
Sel	"	.....	.....	875	1,029	858 15	1,070 40
Bestiaux de toutes sortes	No.	1,776	4,488	421	748	1,015 66	1,636 91
Foin pressé		.....	.....	2	16	4 76	18 56
Bœuf frais		.....	.....	29	77	76 49	222 81
Lard, en carcasse		.....	.....	47	166	135 55	515 60
Lard, en barils	Brls.	292	377	48	57	105 20	108 00
Beurre		.....	.....	20	42	81 84	155 62
Œufs	Colis.	10,321	11,253	375	415	862 53	970 02
Marchandises		.....	.....	6,123	5,974	16,281 96	17,316 86
Quaiage, remisage, etc.		.....	.....	.....	.....	840 98	932 23
Total		.....	.....	38,668	37,208	56,859 67	53,643 19

RELEVÉ DU TRANSPORT DES VOYAGEURS.

	1879.	1880.
Nombre total transporté	105,046	90,533
Recettes	$58,467 78	$51,679 86
do pour chaque voyageur	55·66	57·08

No. 1.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DT. COMPTE DU CAPITAL. AV.

		$ cts.			$ cts.
1879.			1879.		
30 juin.....	Coût du chemin et son de équipement	3,450,048 75	30 juin.....	Par le gouvernement du Canada.....	3,450,048 75
1880.			1880.		
30 juin.....	Dépenses pour l'année expirée le 30 juin 1880, pour prolongement du chemin de fer jusqu'à Souris, le quai, les bâtiments, etc.....	16,539 82	30 juin.....	Par le gouvernement du Canada.....	16,539 82
	Total.....	3,466,588 57		Total.....	3,466,588 57

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1880.

No. 2.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE DU REVENU, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

Année précédente.	Dépense.	Année expirée le 30 juin 1880.	Année précédente.	Recettes.	Année expirée le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
51,858 52	Force motrice, d'après relevé 1...	57,580 58	58,467 78	Transport des voyageurs	51,679 86
29,358 92	Dépenses des wagons do 2...	26,200 14	56,859 67	do du fret.....	53,643 19
102,867 57	Entret. de la voie et des trav. d'art do 3...	50,858 87	10,528 46	Malles et divers.....	8,528 06
22,967 99	Dépenses des stations do 4...	19,197 01			
16,260 12	Frais généraux do 5...	10,803 95	125,855 91	Total, recette.....	113,851 11
			97,457 21	Balance	50,789 44
223,313 12	Totaux.....	164,640 55	223,313 12	Totaux.....	164,640 55

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I. P.-E., 30 juin 1880.

No. 3.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

FORCE MOTRICE.—(Relevé no 1.)

Année précédente.	Détails.	Année expirée le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.
2,281 81	Appointements du mécanicien-chef, des commis, frais de bureau et de route	1,583 77
13,204 63	Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	11,252 71
13,060 49	Combustible	11,223 41
2,174 42	Huile, suif, chiffons et menus articles	1,136 84
15,029 01	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour locomotives	28,275 50
4,772 14	Eau, y compris réparations de pompes et réservoirs	2,875 29
1,336 02	Divers	1,233 66
51,858 52	Total	57,580 58

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1880.

No. 4.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DEPENSES DE WAGONS.—(Relevé no 2.)

Année précédente.	—	Année expirée le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.
7,430 59	Réparations aux wagons à voyageurs	6,076 66
645 89	do wagons-poste et à bagage	137 50
8,094 19	do wagons à fret et à claire-voie	7,381 56
10,248 49	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	9,642 64
1,048 97	Huile et chiffons	718 15
1,467 13	Menus articles et combustible	1,859 82
423 66	Divers	383 81
29,358 92	Total	26,200 14

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1880.

No. 5.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ENTRETIEN DE LA VOIE ET DES TRAVAUX D'ART.—(Relevé no 5.)

Année précédente.	Détails.	Année expirée le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.
3,393 79	Appoint. de l'ingénieur, des commis, dépense de bureau et frais de route..	1,379 85
35,546 07	Gages pour réparations de la chaussée, des clôtures et sémaphores.....	29,625 95
10,264 14	Rails, coussinets et carvelles.....	2,553 74
5,890 14	Traverses	3,356 97
22,474 31	Bois de const et de serv. p. répar. au pont, garde-bestiaux et clôtures....	3,570 71
8,232 32	Réparations aux quais.....	1,300 70
7,054 77	do aux bâtiments.....	1,672 26
2,939 08	do aux chasse-neige, outils, etc	2,466 00
7,072 95	Enlèvement de la glace et de la neige	4,932 69
102,867 57	Totaux	50,858 87

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1880.

No. 6.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPENSES AUX STATIONS.—(Relevé no 4.)

Année précédente.	Détails.	Année expirée le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.
17,604 81	Appointements et gages des chefs de gare, agents, commis, opérateurs, du télégraphe, préposés au bagage, gardiens de cour, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	14,756 51
5,363 18	Combustible, huile, éclairage, papeterie et autres dépenses imprévues...	4,440 50
.....	Divers	.....
22,967 99	Totaux	19,197 01

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1880.

No. 7.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

FRAIS GÉNÉRAUX.—(Relevé no 5.

Année précédente.	Détails.	Année expirée le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.
6,949 38	Appointements du surintendant, des chefs de train et commis, frais de bureau et de route	4,250 06
6,313 67	Appointements du comptable, de l'auditeur, et des commis, frais de bureau et de route	4,869 97
927 75	Publicité	675 23
1,046 14	Dommages aux hommes, animaux et effets	249 74
311 92	Télégraphe, (non compris les appointements des opérateurs)	179 62
711 26	Divers	588 33
16,260 12	Totaux	10,003 95

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1880.

No. 8.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

TABLEAU MENSUEL DES DÉPENSES.

Mois.	Force motrice.	Dépenses des wagons.	Entretien de la voie et des travaux d'art.	Dépenses des stations.	Dépenses générales.	Dépenses totales.
1879.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	cts.	$ cts.	$ cts.
Juillet	3,660 71	2,922 83	4,650 23	1,551 76	810 33	13,595 86
Août	3,243 49	2,213 95	4,548 35	1,510 72	1,064 41	12,580 92
Septembre	3,491 01	2,231 69	4,113 27	1,487 76	867 71	12,191 44
Octobre	5,407 59	2,383 06	4,515 83	1,796 47	784 28	14,887 23
Novembre	5,710 24	1,921 03	4,024 73	1,731 90	784 85	14,172 75
Décembre	5,729 37	1,942 04	3,671 93	1,681 93	980 70	14,005 37
1880.						
Janvier	5,365 48	2,509 71	3,468 22	1,645 05	1,047 58	14,036 04
Février	4,997 82	1,800 36	2,897 32	1,494 15	772 87	11,962 52
Mars	5,617 14	2,181 96	3,161 97	1,636 47	710 91	13,308 45
Avril	5,129 99	1,853 65	5,668 69	1,558 86	889 00	15,100 19
Mai	5,100 60	2,236 30	5,186 14	1,487 71	799 49	14,810 24
Juin	4,127 14	2,003 56	4,952 79	1,614 23	1,291 82	13,989 54
Totaux	580 58	26,200 14	50,858 87	19,197 01	10,803 95	164,640 55

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1880.

No. 9.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

TABLEAU mensuel des recettes.

Mois.	Voyageurs.	Fret.	Malles et divers.	Totaux.
1879.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Juillet	6,325 60	3,670 41	721 33	10,717 34
Août	6,192 21	3,495 43	715 33	10,402 97
Septembre	4,706 47	3,902 49	712 00	9,320 96
Octobre	5,358 35	4,951 94	709 40	11,019 69
Novembre	4,729 71	11,214 11	715 00	16,658 82
Décembre	4,485 20	4,257 50	704 00	9,446 70
1880.				
Janvier	2,980 38	2,062 43	706 00	5,748 81
Février	1,991 90	1,949 38	702 00	4,643 37
Mars	2,512 93	3,067 12	714 00	6,294 05
Avril	3,828 43	3,516 31	703 00	8,047 74
Mai	4,406 91	6,947 81	707 00	12,061 72
Juin	4,161 68	4,608 26	719 00	9,488 94
Totaux	51,679 86	53,643 19	8,528 06	113,851 11

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1880.

No. 10.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

COMPTE des approvisionnements, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

1879.	DT.	$ cts.	$ cts.
30 juin.....	Balance.....	.....	46,415 59
1880.			
30 juin.....	Achats durant l'année.....	60,401 90	
	Frais d'autres ministère.....	3,770 25	
	Bordereaux.....	2,461 04	
			66,633 19
1880.	AV.		113,048 78
30 juin.....	Distributions durant l'année.....	.....	42,430 79
	Balance.. { Approvisionnements ordinaires $22,450 66; Combustible ..... 992 33; Lisses et attaches disponibles. 47,175 00 }	.....	70,617 99

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1880.

Dt. **No. 11.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.** Av.

BILAN GÉNÉRAL.

	$ cts.		$ cts.
Approvisionnements	70,617 99	Compte fédéral	56,585 81
Caisse	820 37	Assurance contre les accidents	1,943 40
Stations	1,244 52	Nouvelles locomotives, compte indéterminé	16,300 00
Ministère de la milice	3 82		
Chemin de fer Intercolonial	24 56		
Ministère des postes	2,016 00		
Compte indéterminé	101 95		
Total	74,829 21	Total	74,829 21

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1880.

No. 12.—CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT comparatif des moyennes, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

Détails.	1880.	1879.
Longueur de la ligne	198½	198½
Milles parcourus par les locomotives	295,190	286,886
do trains	244,691	243,464
do wagons	1,010,483	1,037,540
Recettes de locomotives, par mille ... Cents	38·57	44·92
do la voie, do ... $	573·56	649·15
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes	45·39	46·45
do do du fret do	47·12	45·18
do do d'autres sources do	7·49	8 37
Dépenses des locomotives, par mille :—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs	3·81	4·60
Combustible	3.80	4·55
Huile, suif, chiffons et menus approvisionnements	·39	·76
Réparations de locomotives	9·58	5·24
Eau et réparations de réservoirs	·97	1·66
Divers	·42	·47
Total	18 97	17·28
Appointements du mécanicien-chef, frais de route et de bureau	·53	·80
Cents	19·50	18·08
Force motrice, par train et par mille	19·50	18·08
Dépenses des wagons do do	8·88	10·23
Entretien de la voie et des travaux d'art	17·23	35·86
Dépenses des stations	6·50	8·00
Frais généraux	3·66	5·67
Total ... Cents	55·77	77 84
Force motrice, par train et par mille	23·53	21·30
Dépenses des wagons do do	10·71	12·06
Entretien de la voie et des travaux d'art	20·78	42·25
Dépenses des stations	7 85	9·43
Frais généraux	4·41	6·68
Total ... Cents	67·28	91·72
Frais d'exploitation, par mille de la voie ... $	829 42	1,125 00

E. et O. E.

THOMAS WILLIAMS,
Comptable et auditeur.

CHARLOTTETOWN, I.P.E., 30 juin 1880.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MÉCANICIENS,
CHARLOTTETOWN, 1er juillet 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport du département des mécaniciens, pour l'année expirée le 30 juin 1880. Il est accompagné des états suivants :

A. Etat du service et du coût des locomotives.

B. Etat mensuel du coût de la force motrice.

C. Relevé mensuel du service des locomotives.

D. Relevé mensuel du service des wagons.

E. Etat du nombre de locomotives et wagons.

F. Etat comparatif de la dépense du département des mécaniciens, pour les années 1879 et 1880.

Les locomotives portant les numéros 2 à 6 inclusivement sont des machines légères à réservoirs. Elles valent peu. Nous faisons, cependant, ce que nous pouvons pour les tenir en état de service.

Les nos de 7 à 10 sont des lourdes locomotives à réservoir. Elles ne valent pas mieux que les premières. Ces locomotives sont si mal proportionnées qu'elles sont la cause de beaucoup de difficultés et de dépenses, et l'on n'est jamais certain qu'elles arriveront à destination sans accidents.

Les nos de 11 à 18 inclusivement sont des locomotives à tender, c'est-à-dire nos meilleures. Elles sont en bon état.

Les deux lourdes locomotives " Mason-Fairlie " demandées l'automne dernier et qui auraient dû être livrées sur le chemin de fer dans le mois de mai dernier, n'ont pas encore été reçues et elles ne le seront probablement pas avant l'automne prochain. Le prix de revient de ces deux locomotives, $16,351.63 a été porté au compte des frais d'exploitation pour l'année expirée le 30 juin dernier. Ce qui, comparé avec l'an dernier, augmente le coût de la force motrice de $5,722.06, car sans cette dépense la réduction aurait été de $10,629.57, comparée aux dépenses de l'année précédente. Aussitôt que nous aurons ses deux nouvelles locomotives, le service pourra se faire plus facilement, car alors nous pourrons mettre de côté quelques-unes des locomotives à tender.

Les wagons de première classe sont en bon état.

Les wagons de seconde classe sont aussi en bon état. Quatre d'entre eux ont comme les wagons de première classe des roues de 33 pouces. Les petites roues des huit autres seront bientôt usées.

Les wagons-poste ainsi que celui à l'usage du payeur sont en bon état.

Les roues de ces wagons sont remplacées par des petites roues enlevées des autres wagons à l'effet de les user.

Les wagons des conducteurs sont en bon état, à l'exception de l'extérieur que nous nous proposons de peinturer sous peu.

Les wagons fermés ainsi que les wagons plate-formes sont tenus en bon état. Ceux néanmoins qui font partie du vieux matériel résistent difficilement lorsqu'ils sont attelés à de longs trains, le bois employé à leur construction étant tendre et leurs attelages trop faible. Ces réparations seront proportionnées aux exigences du trafic.

On a reconstruit pendant le cours de l'année expirée le 30 juin, cinq (5) wagons fermés et sept (7) wagons plate-formes. On a de plus construit des caissons mobiles que l'on place sur les wagons plate-formes pour suppléer à l'insuffisance du nombre de wagons fermés.

Notre gare n'ayant pas un service d'eau suffisant, je me permettrai de suggérer la pose de conduits que l'on pourrait réunir à notre pompe à vapeur et qui nous amènerait l'eau d'une source intarissable de la rue Prince. Nous aurions par ce moyen et à peu de frais un service d'eau capable de répondre à tous nos besoins.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

A. STONACH,

Surintendant des mécaniciens et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE

DÉPARTEMENT

A.—ETAT du fonctionnement et du coût des

No de la locomotive.	Fabricants.	Dans l'atelier durant	Heures sous vapeur.	Milles parcourus par les convois.				Milles parcourus par les locomotives.			
				A voyageurs.	A fret et mixte.	Ballastage.	Eclaireurs.	Avec convoi.	Lège.	Formation des trains.	Total.
2	Humslet Engine Co'y., Leeds, Ang.	.....	1,759	7,957	296	.....	2,615	10,868	59	3,197	14,124
3		.....	1,766	12,668	61	.....	756	13,485	.....	1,505	14,990
4		Juin à mai.....	1,613	12,740	86	.....	22	12,848	88	100	13,036
5		Décembre	1,251	9,322	.....	.....	1,790	11,112	110	1,030	12,252
6		Déc. à avril...	1,243	8,813	1,348	.....	.....	10,161	.....	1,142	11,303
7	Black, Hawthorn et Cie, Gateshead on Tyne.	Jul., août., spt. Oct. et janv.	469	1,818	1,160	.....	441	3,419	77	363	3,859
8		Sept., oct., déc. et fév.,	1,324	44	.....	.....	.....	44	.....	6,545	6,589
9		Juin	2,277	5,964	5,830	275	2,117	14,186	79	1,990	16,255
10		Avril	2,916	10	.....	.....	.....	10	.....	14,565	14,575
11	Baldwin Locomotive Works, Philadelphie.	.....	2,342	1,158	16,488	570	196	18,412	22	2,119	20,553
12		.....	4,189	166	28,554	.....	166	28,886	54	3,024	31,964
13		.....	2,856	.....	26,952	.....	120	27,072	.....	2,180	29,252
14		Juin	2,764	4,182	12,296	30	206	16,714	92	2,513	19,319
15	Canadian Engine Co., Kingston, Ontario.	.....	2,019	2,012	13,739	.....	388	16,139	.....	2,158	18,297
16		.....	3,332	.....	30,958	.....	49	31,007	77	3,139	34,223
17		.....	1,765	3,588	9,874	160	287	14,469	118	1,681	16,268
18		.....	2,469	6,512	9,512	1,185	870	18,079	283	2,455	20,817
		Totaux.....	36,354	76,954	157,154	2,220	10,583	246,911	1,059	49,706	297,676

L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DES MÉCANICIENS.

locomotives, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

Total des milles parcourus.		* Moy. du no des wagons p. m. parc. par les trains.	Dépenses.					Moyenne par 100 milles parcourus par les locomotives.				
Chars.	Chasse-neige.		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Total.	Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Total.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
20,247	2,306	2·45	430 78	331 68	48 05	434 08	1,244 59	3·05	2·35	0·34	3·07	8·81
29,395	756	2·30	531 43	395 88	50 82	546 42	1,524 55	3·55	2·64	0·34	3 64	10·17
25,379	.....	1·98	490 08	384 60	50 97	571 76	1,497 41	3·76	2·95	0·38	4·39	11·48
22,274	1,790	2·39	409 94	332 16	46 18	733 16	1,521 44	3·34	2·71	0·38	5 98	12·41
24,216	.....	2·38	398 84	312 84	36 62	461 96	1,210 26	3·53	2·76	0·32	4 09	10·70
9,024	.....	3·03	141 25	142 44	16 51	1,122 93	1,423 13	3·66	3·69	0·43	29·10	36·88
95	.....	2·16	268 24	123 36	16 66	85 80	494 06	4·07	1·88	0·25	1·30	7.50
34,840	2,166	2·88	754 86	591 72	76 38	272 75	1,695 71	4·64	3·64	0·47	1·68	10·43
30	.....	3·00	609 65	295 20	48 59	194 18	1,147 62	4·19	2·02	0·33	1·33	7·87
97,613	1,588	5·35	761 46	907 92	86 34	724 92	2,480 64	3·70	4·41	0·42	3 53	12·06
132,677	1,522	4·62	1,417 01	1,324 20	132 45	500 42	3,374 08	4·43	4·14	0·41	1·57	10·55
154,765	2,316	5·74	1,101 60	1,567 92	131 85	999 67	3,801 04	3·76	5·36	0·45	3·42	12·99
63,375	2,995	3·84	882 74	780 24	72 53	614 25	2,349 76	4·57	4 04	0·37	3·18	12·16
82,667	2,274	5·24	696 28	943 80	90 91	1,228 40	2,959 39	3·80	5·16	0·50	6·71	16·17
181,246	2,658	5·85	1,314 46	1,573 80	156 29	1,268 26	4,312 81	3·84	4·59	0·46	3·71	12·60
67,638	685	4·96	555 02	731 88	77 96	783 00	2,147 86	3 41	4·50	0·48	4·81	13·20
80,746	1,112	4·69	748 29	929 40	75 46	920 01	2,673 16	3·59	4·46	0·37	4·42	12·80
1,026,227	22,168	4·34	11,511 93	11,669 04	1,214 57	11,461 97	35,857 51	3·86	3·92	0·41	3·85	12·04

* De ces moyennes, il faut déduire le parcours des trains éclaireurs.

A. STRONACH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MÉCANICIENS.

B.—Coût de la force motrice pour l'année expirée le 30 juin 1880.

Mois.	Milles parcourus.	Dépenses							Moyenne par mille parcouru.						
		Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, chiffons, etc.	Réparations.	Eau, y compris réparations aux pompes et reservoirs.	Divers, y compris les dépenses du bureau et des remises aux locomotives.	Total.	Mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif, etc.	Réparations.	Eau.	Divers.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.	cts.
1879—Juillet	29,319	1,053 28	858 80	129 25	1,042 09	405 86	171 43	3,660 71	3·59	2·93	0·44	3·55	1·38	0·59	12·48
Août	28,528	979 54	895 36	119 91	915 18	127 81	205 69	3,243 49	3 43	3·14	0·42	3·21	0·44	0·72	11·36
Septembre	29,029	971 30	878 00	109 96	1,029 82	272 81	229 12	3,491 01	3·37	3 02	0·37	3 54	0·94	0·78	12·02
Octobre	29,826	1,037 21	968 76	105 38	2,877 35	265 68	213 21	5,407 59	3·47	3·25	0·35	9·65	0 69	0·72	18·13
Novembre	27,726	928 20	1,273 11	107 54	2,933 45	240 50	227 44	5,710 24	3·35	4·59	0·39	10·58	0·87	0 81	20·59
Décembre	21,119	892 08	912 63	95 35	3,118 13	324 61	386 57	5,729 37	4·23	4·32	0·45	14·76	1·53	1·83	27·12
1880—Janvier	21,597	945 70	998 96	91 83	2,770 52	226 05	332 42	5,365 48	4·38	4·62	0·43	12·83	1·04	1·54	24·84
Février	17,576	768 29	815 96	76 90	2,790 30	255 80	290 57	4,997 82	4·37	4·64	0 43	15·88	1·45	1·66	28·43
Mars	20,303	920 14	1,018 80	88 61	3,062 90	297 72	228 97	5,617 14	4·53	5·02	0·44	15 08	1·46	1·13	27·66
Avril	18,263	869 13	801 72	73 96	2,977 26	190 95	216 97	5,129 99	4·76	4·39	0 40	16·30	1·04	1·19	28 08
Mai	22,589	871 48	852 42	73 19	2,944 22	200 75	158 54	5,100 60	3·86	3 78	0·32	13·04	0·90	0·69	22·59
Juin	29,315	1,016 36	948 89	64 96	1,814 28	126 75	155 90	4,127 14	3·46	3·24	0·22	6·19	0·43	0·53	14·07
Totaux	295,190	11,252 71	11,223 41	1,136 84	*28,275 50	2,875 29	2,816 83	57,580 58	3·81	3·80	0·39	9·57	0·97	0·96	19 50

* Les dépenses de $16,351,63, pour les deux locomotives maintenant en construction à Kingston, Ontario, sont portées aux comptes des réparations.

A. STRONACH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

DÉPARTEMENT DES MÉCANICIENS.

C.—RELEVÉ mensuel de la force motrice, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

Mois.	Heures sous vapeur.	Milles parcourus.			Consommation.				Moyenne parcourue.		Consommation par 100 milles.			
		Locomotives.	Wagons.	Chasse-neige.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile	Lbs de suif.	Lbs de chiffons.	Milles parcourus par heure sous vapeur.	Nombre des wagons à une machine.	Boisseaux de houille.	Chopines d'huile	Lbs de suif.	Lbs de chiffons.
1879—Juillet	3,484	29,437	98.146	.....	7,775	929	610	256	8·44	3·33	26·41	3 15	2·07	0·86
Août	3,3 8	28,528	101,395	.....	7,886	920	589	209	8 54	3·55	27 64	3·22	2·03	0·76
Septembre	3,415	29,573	102,742	.....	7 977	946	550	263	8·65	3·47	26 97	3·19	1 86	0·88
Octobre	3,517	30 277	102,379	.....	8 346	756	492	210	8 60	3 38	27 56	2·49	1·62	0·69
Novembre	3,241	27,926	117,211	98	10,965	783	531	193	8·61	4·19	39·05	2 82	1 90	0·69
Décembre	2,762	21,119	72,212	813	7,721	690	408	172	7 64	3·42	36 55	3·26	1·93	0 81
1880—Janvier	2,941	21,597	55,251	7,428	8 334	640	410	148	7·34	2 55	38·59	2·96	1 90	0·68
Février	2,235	17,576	52,464	7,000	6,796	516	382	118½	7·86	2 98	38 66	2·93	2·17	0 67
Mars	2,658	20,303	66,557	5.727	8,490	614	429½	149	7 63	3.27	41·32	3·02	2·06	0·73
Avril	2,670	18.263	63,544	1,092	6,912	520	349	141	6·84	3·47	37·84	2·84	1·91	0·77
Mai	2,828	23,762	99,976	.....	7,828	668	438	185	8·40	4 20	32·94	2 81	1·84	0·78
Juin	3,265	29,315	94,350	.....	8,272	670	497	218	8·98	3·14	28·21	2·28	1 69	0·74
Totaux	36,354	297,676	1,026,227	22,168	97,242	8,657	5,676½	2,262½	8·18	3 45	32·66	2·90	1·90	0·76

A. STRONACH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Département des Mécaniciens.

D.—Etat mensuel des milles parcourus par les wagons, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

Mois.	Première classe.	Seconde classe.	Wagons-poste et des messageries.	Wagons fermés, à bestiaux et à foin.	Wagons-plateforme et à charbon.	Total.
1879—Juillet	26,083	22,315	6,025	28,489	15,234	98,146
Août	25,965	22,654	6,066	27,967	18,743	101,395
Septembre	26,380	23,154	6,024	30,617	16,567	102,742
Octobre	26,929	22,701	5,419	36,488	10,842	102,279
Novembre	23,215	20,620	4,901	58,573	9,902	117,211
Décembre	16,666	18,953	1,664	28,468	6,461	72,212
1880—Janvier	14,893	15,595	1,959	16,296	6,508	55,251
Février	12,282	13,171	1,763	13,783	11,465	52,464
Mars	13,056	14,392	1,672	16,241	21,196	66,557
Avril	12,154	13,701	3,739	19,965	13,985	63,544
Mai	17,914	16,646	7,032	38,229	20,155	99,976
Juin	23,727	19,108	7,370	29,210	14,935	94,350
Totaux	239,264	223,010	53,634	344,326	165,993	1,026,227
Moins ballastage	.....	2,519	.....	102	13,123	15,744
Balance	239,264	220,491	53,634	344,224	152,870	1,010,483

A. STRONACH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMIN DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Département des Mécaniciens.

E.—Etat indiquant le nombre de locomotives et wagons disponibles le 1er juillet 1879 et 1880.

Détails.	Locomotives.	Classification.							
		1ère classe	2e classe.	Wag. poste et des messager.	Wag. ferm. à bestiaux et à foin.	Wagons plate-forme.	Fourgons.	Wagon du payeur.	Total.
Disponibles juillet 1879	17	14	12	2	150	100	3	1	282
Condamnés durant l'année	.....	.....	.....	.....	5	7	.....	.....	12
En état de service	17	14	12	2	145	93	3	1	270
Reconstruits durant l'année	.....	.....	.....	.....	5	7	.....	.....	12
Total, disponibles, 1er juillet 1880	17	14	12	2	150	100	3	1	282

A. STRONACH,
Mécanicien-chef et garde-magasin.

CHEMINS DE FER DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Département des mécaniciens.

F.—Etat comparatif des dépenses du département des mécaniciens, pour l'année expirée le 30 juin 1880 et 1879.

	1880.	1879.
Milles parcourus par les trains	244,691	243,464
do locomotives	295,190	286,886
do wagons	1,010,483	1,037,540
do chasse-neige	22,168	13,035
	$ cts.	$ cts.
Coût de la force motrice	57,580 58	51,858 52
do des réparations aux wagons	13,595 72	16,170 67
do de la main-d'œuvre, huile, chiffons, etc	718 15	1,048 97
do des réparations aux wagons à voyageurs,	6,076 66	7,430 59
do do wagons-poste, des messageries et aux bagages	137 50	645 89
do do wagons à fret et aux fourgons	7,381 56	8,094 19
Coût de la force motrice par 100 milles parcourus par les trains	23 53	21 30
do do locomotives	19 50	18 07
do do wagons	5 69	4 99
Coût de la réparation des wagons par 100 milles parcourus par les trains	5 55	6 64
do do locomot.	4 60	5 63
do do wagons	1 34	1 55
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les trains	29	43
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les locomotives	24	36
Coût de la main-d'œuvre, de l'huile et des chiffons par 100 milles parcourus par les wagons	07	10
Réparations aux wagons à voyageurs par 100 milles parcourus par les trains	2 48	3 06
do wagons-poste, des messageries et à bagage	05	26
do wagons à fret et fourgons	3 01	3 32

A. STRONACH,
Surintendant des mécaniciens et garde-magasin.

5—6½

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

BUREAU DU SURINTENDANT,
WINNIPEG, MAN., oct. 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant sur l'exploitation du chemin de fer Canadien du Pacifique, maintenant en opération depuis Emerson-Nord jusqu'à Winnipeg, et de là jusqu'au lac Travers. Le nombre total de milles parcourus est de 160.

Je transmets aussi les rapports du chef des cantonniers et du mécanicien-chef, ainsi que les états suivants préparés par le comptable :

N° 1.	Compte du revenu.	
" 2.	Force motrice.	(Relevé n°. 1.)
" 3.	Dépenses pour wagons	(" 2.)
" 4.	Entretien de la voie et des travaux d'art.	(" 3.)
" 5.	Dépenses pour les stations.	(" 4.)
" 6.	Frais généraux.	(" 5.)
" 7.	Comptes des approvisionnements.	
" 8.	Bilan général.	
" 9	Etat comparatif des moyennes.	

COMPTE DU REVENU.

Recettes.

Il y a une augmentation continue dans les recettes du trafic du fret et des voyageurs.

Le trafic de Emerson à Winnipeg et Selkirk n'est en grande partie que le fret qui vient du dehors, car le trafic de retour ainsi que le trafic local se résume encore à peu de choses, le pays situé entre ces différents endroits étant peu colonisé.

Nous avons lieu d'espérer que le fret de retour sera considérable, vu la grande quantité de céréales qui devra être dirigée par cette voie sur le marché.

De Winnipeg au lac Travers, le trafic se fait par trains réguliers. Le fret dirigé sur ce dernier endroit consiste particulièrement en effets destinés à l'usage des colons qui habitent cette partie du pays, ainsi que les provisions des entrepreneurs des différentes sections du chemin de fer au-delà du lac Travers. Il nous arrive de Selkirk une grande quantité de fret consistant en bois de service, chaux, pierre, brique, et dans quelques semaines il sera expédié de Kéwatin un lot considérable de bois à toutes les stations sur le parcours du chemin de fer.

Je vous soumets avec le présent rapport un état détaillé des principaux articles de transport.

Bois de service, 288,160 pieds ; bestiaux, 5,635 ; fer et acier, 15,779,619 lbs. ; farine, 11,375 lbs. ; peaux et cuir, etc., 25,360 ; avoine, 34,600 boisseaux ; blé, 31,841 boisseaux ; pommes de terre, 3,775 boisseaux ; beurre et fromage, 9,528 lbs. ; viande, 1,290,263 lbs. ; épiceries et marchandises en général, 19,600,668 lbs.

L'examen des comptes pour le premier trimestre de l'année courante est très-satisfaisant.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

T. J. LYNSKEY,
Surintendant.

COLLINGWOOD SCHREIBER, écuier, ingénieur en chef,
des chemins de fer de l'Etat en exploitation,
Ottawa.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

DT. No. 1.—COMPTE DU REVENU pour 5 mois expirés le 30 juin 1880. AV.

Année précédente.	Dépenses.	5 mois terminés le 30 juin 1880.	Année précédente.	Recettes.	5 mois terminés le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
.....	Force motrice, relevé 1.....	30,035 75	.....	Transport des voyageurs	32,530 50
.....	Dépenses des wagons, do 2.....	10,504 23	.....	" du fret	64,271 66
.....	Entretien de la voie et des trav., do 3.....	16,449 83	.....	Malles et divers.....	8,173 53
.....	Dépenses des stations, do 4.....	10,501 83			
.....	Frais généraux, do 5.....	9,052 51			
.....		76,544 15			
.....	Parcours des wagons par mille.	2,347 86			
.....		78,892 01			
.....	Balance	26,083 68			
.....	Totaux	104,975 69	.....	Totaux	104,975 69

E. et O. E.

GEO. P. BLACK,
Comptable, C.C.P.

WINNIPEG, 30 juin 1880.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

No. 2.—Force motrice.—(Relevé no 1.)

Année précédente.	—	5 mois terminés le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.
.....	Appointements du mécanicien-chef, commis, frais de bureau et de route	956 86
.....	Gages des mécaniciens, chauffeurs, et nettoyeurs	7,754 33
.....	Combustible	15,717 00
.....	Huile, suif, chiffons et menus articles	521 75
.....	Réparations aux locomotives, tenders et outils pour locomotives.	5,006 46
.....	Divers	79 35
.....	Eau, y compris la pompe et réparations au réservoir	.....
.....	Total	30,035 75

E. et O. E.

GEO. P. BLACK,
Comptable, C.C.P.

Winnipeg, 30 juin 1880.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

No. 3.—Dépenses des wagons—(Relevé no 2.)

Année précédente.	—	Cinq mois terminés le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.
.....	Réparations aux wagons à voyageurs	485 00
.....	Réparations aux wagons-poste, messageries et wagons à bagage	225 00
.....	do à fret et fourgons	3,341 42
.....	Gages des conducteurs, préposés aux bagages et serre-freins	4,940 67
.....	Huile et chiffons	343 86
.....	Menus articles et combustible	1,000 78
.....	Divers	167 50
.....	Total	10,504 23

E. et O. E.

GEO. P. BLACK,
Comptable, C.C.P.

Winnipeg, 30 juin 1880.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

No 4.—Entretien de la voie et des travaux d'art.—(Relevé no 3.)

Année précédente.	—	Cinq mois expirés le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.
.....	Appointements de l'ingénieur, des commis, frais de bureau et de route	139 50
.....	Gages des hommes employés à réparer la voie, les clôtures et les sémaphores, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement.....	12,094 62
.....	Lisses et attaches, y compris le posage de nouvelles voies d'évitement...	.....
.....	Traverses	.....
.....	Bois de construction, bois de service, etc., pour réparer les ponts, gardebestiaux, passages à niveau, abris contre la neige, clôtures, etc.....	.....
.....	Réparations aux quais.....	.....
.....	do bâtiments et plateformes, y comp. les prolong. et addit.	.....
.....	do chasse-neige, outillage, etc.....	.....
.....	Enlèvemant de la glace et de la neige.....	4,215 71
.....	Total.....	16,449 83

E. et O. E.

GEO. P. BLACK,
Comptable, C.F.P.

Winnipeg, 30 juin 1880.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

No. 5.—Dépenses des stations—(Relevé no 4.)

Année précédente.	—	Cinq mois, expirés le 30 juin 1880.
$ cts.		$ cts.
.....	Appointements et gages des chefs de gare, agents, commis, opérateurs du télégraphe, préposés aux bagages, gardiens de cours, aiguilleurs, gardiens et journaliers.....	8,073 86
.....	Combust., huile, éclairage, papet., billets et autres dépenses imprévues..	2,386 11
.....	Divers	41 86
.....	Total.....	10,501 83

E. et O. E.

GEO. P. BLACK,
Comptable, C.F.P.

Wnnipeg, 30 uin 1880.

No 6.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

FRAIS GÉNÉRAUX. (Relevé no 5)

Année précédente.	—	Cinq mois expirés le 30 juin 1880.
		$ cts.
.....	Appointements du surintendant général, du surintendant et de ses aides, des chefs de trains, commis, etc., agents pour les voyageurs et le bagage, et de l'aide de l'agent pour le fret, frais de bureau et de route.	2,903 81
.....	Division de la comptabilité, appointements du comptable, de l'auditeur, des payeurs et caissiers, commis, frais de bureau et de route.....	4,641 73
.....	Dommages aux hommes, animaux et effets.....	10 00
.....	Passages d'eau	.....
.....	Télégraphie (non compris les appointements des opérateurs).....	244 17
.....	Divers, impressions, annonces, etc.....	1,252 80
.....	Frais d'agence.....	.....
	Total	9,052 51

E. et O. E.

GEO. P. BLACK,
Comptable, C.F.P.

WINNIPEG, 30 juin 1880.

No 7.- CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

DT. COMPTE GÉNÉRAL des approvisionnements pour les cinq mois expirés le 30 juin 1880. AV.

1880.		$ cts.	1880.		$ cts.
30 juin.....	Achats durant les 5 mois.....	25,457 13	30 juin.....	Livraisons durant les 5 mois.....	30,042 27
	Frais d'autres départements.....	1,916 82			
	Bordereaux.....	5,217 77		Balance—	
	Matériel de Upper et Cie.....	8,478 61		Approvisionnements ordinaires.....	11,028 06
	Total.....	41,070 33		Total.....	41,070 33

E. et O. E.

GEO. P. BLACK,
Comptable, C.P.R.

WINNIPEG, 30 juin 1880.

No 8.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

DT. BALANCE GÉNÉRALE pour les 5 mois expirés le 30 juin 1880. AV.

	$ cts.		$ cts.
En caisse	2,221 00	Compte du Canada	40,174 18
Approvisionnement en généraux	.....	Chemin de fer Intercolonial	50 00
do ordinaires	11,028 06	Jos. Upper et Cie	8,478 61
Stations	36,007 20	Jos. Whitehead	1,693 24
Ministère des postes	588 64		
Compagnie de messageries américaine	86 91		
Compte du loyer	62 50		
Compte indéterminé	2,099 87		
Comptes particuliers	500 64		
Total	50,396 03	Total	50,396 03

E. et O. E.

GEO. P. BLACK,
Comptable, C.P.P.

WINNIPEG, 30 juin 1880.

No 9.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

ETAT comparatif des moyennes, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

—	1879.	1880.
Mille sde chemin de fer en exploitation		160
Milles parcourus par les locomotives		86,814
do trains		69,164
do wagons		692,485
Recettes des locomotives, par mille		1·21
do de la voie, par mille		656·09·80
		Cents.
Proportion des recettes provenant des voyageurs sur les recettes brutes		30·99
do do du fret do		61·23
do do d'autres sources do		7·78
Dépenses des locomotives par mille—		
Gages des mécaniciens, chauffeurs et nettoyeurs		8·93
Combustible		18·10
Huile, suif, chiffons et menus articles		0·60
Réparations aux locomotives		5·77
Eau et réparations aux réservoirs		
Divers		0·09
Total		33·49
Appointements du mécanicien-chef, frais de route et de bureau		1·10
		34·59
Force motrice, par mille et par locomotive		34·59
Dépenses des wagons do		12·10
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille de locomotive		18·95
Dépenses des stations do		12·10
Frais généraux do		10·43
		88·17
Wagons, par mille		2·70
Total des locomotives, par mille		90·87
Force motrice, par mille et par train		43·43
Dépenses des wagons do		15·18
Entretien de la voie et des travaux d'art, par mille et par train		23·78
Dépenses des stations do		15·18
Frais généraux do		13·09
		1·10·66
Wagons, par mille		3·40
Total des trains, par mille		1·14·06
Dépenses ordinaires des travaux par mille de chemin de fer		493·07·51

E. et O. E.

GEO. P. BLACK,
Comptable, C.C.P.

WINNIPEG, 30 juin 1880.

TABLEAU des accidents, etc., chemin de fer Canadien du Pacifique, depuis le 10 février jusq'uau 30 juin 1880.

Date.	Lieu,	Personnes blessées.	Voyageur ou employé.	Détails.
5 mars	St-Vincent	M. F. Hawkins	Serre-frein	Légèrement blessé à la main en attelant des wagons.
9 do	Lac Travers			Essieu brisé, ce qui a été cause d'un retard de plusieurs heures.
15 do	do			Wagon à foin a pris feu. 54 ballots brûlés.
1er avril	Lac Travers O.			Wagon tombé en bas du remblai, légerem. endom. ; mauvais état du ch.
1er do	Northcott			Locomotive et wagon déraillés ; cause, mauvais état du chemin.
8 mai	St-Norbert			Wagon déraillé, plateforme brisée ; cause, mauvais état du chemin.
12 do	Otterburne			2 wagons déraillés, plateformes endom., cause, mauvais état du chemin
15 do	Armand			Wagon déraillé, boîtes d'essieux brisées ; scause, mauv. état du chemin.
15 do	Birds-Hill Grave Pit			Wagon dér., boîtes d'essieux brisées ; cause, mauvais état du chemin.
12 do	Sud d'Otterburne			Wagon déraillé, plateforme endommagée ; cause, mauv. état du chemin
25 do	Otterburne			Wagon déraillé, plateforme endommagée ; cause, mauv. état du chemin
27 do	St-Boniface	McDougall	Ni l'un ni l'autre.	Renversé par un train, jambe coupée, blessé à mort ; verdict, mort accidentelle.
31 do	Sud d'Otterburne			Wagon déraillé, plateforme endommagée ; cause, mauvais état du chemin
2 juin	do			Wagon déraillé, partie des freins brisée ; cause, mauvais état du chemin
5 do	Dom. City	C. Spencer	Conducteur.	Clavicule brisée en montant sur un convoi.
7 do	Ballast Lines Dom. City	H. Clarey	Serre-frein	10 wagons déraillés, le serre-frein Cleary légèrement contusionné à la hanche ; cause inconnue.
9 do	North of Dom. City			Wagon déraillé, plateforme endommagé ; cause, mauvais état du chemin.
10 do	Emerson			Wagon déraillé, plateforme endommagée ; cause, mauv. état du chemin
14 do	Sud d'Otterburne			Wagon déraillé, plateforme endommagée ; cause, mauvais état du chemin
16 do	do	Jean-Baptiste Amyot	Ni l'un ni l'autre.	Couché sur la voie, un train a passé sur lui ; verdict, mort accidentelle.
25 do	do			Wagon déraillé, plateforme légèrem. endom.; cause, mauv. état du chemin
29 do	Sud d'Armand			Frappé un wagon laissé sur la voie d'évitement ; peu de dommage.
30 do	Sud d'Emerson			Locomotive et wagon déraillés, plateforme du wagon endommagée. Cause, mauvais état du chemin.

BUREAU DU CHEF DES CANTONNIERS.

SAINT-BONIFACE, 27 sept., 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre mon rapport sur les travaux de ce département pour les cinq mois expirés le 30 juin 1880.

Voie.

On a posé des rails d'acier liés avec des attaches à éclisses sur le parcours de la voie, entre Emerson et le lac Travers.

Chaussée.

Il n'y avait que 26 milles de la ligne légèrement ballastés lors du transfert de la voie par les fermiers, le reste de la ligne n'était que commencée. On a depuis ballasté 12 milles additionnels.

La voie entre Saint-Boniface et le lac Travers est en bon état. A peu près 46 milles sont ballastés, le reste est commencé.

Clôturage.

La distance clôturée sur le parcours de la ligne est de 32 milles. Le reste le sera aussitôt que possible.

Plaques tournantes.

On a placé une plaque tournante en fonte dans la remise aux locomotives de Selkirk, et une autre en fer battu dans la cour de la gare à Emerson.

Ponts.

On a construit une arche en fer de 60 pieds sur la rivière du Rat. Les autres ponts entre Saint-Boniface et Emerson sont des constructions temporaires qui seront remplacées d'une manière permanente aussitôt qu'il sera possible.

Service de l'eau.

On a construit trois réservoirs pouvant contenir à peu près 50,000 gallons d'eau Il y en a un à Saint-Boniface, un à Otterburne et l'autre à Emerson.

Je suis, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. M. ROSS,
Chef des cantonniers.

T. J. LYNSKEY, écr, surintendant
Chemin de fer Canadien du Pacifique.

BUREAU DU MÉCANICIEN-CHEF.

WINNIPEG, 30 juin 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport du département des mécaniciens pour les cinq mois expirés le 30 juin 1880.

A. Nombre des locomotives et wagons de différentes classes et leur condition actuelle.

B. Etat du parcours par les locomotives et wagons et moyenne du nombre de wagons à voyageurs et à fret qui ont circulé sur la ligne et par mille.

C. Relevé du service des locomotives.

D. Etat comparatif du coût de la force motrice par mois.

E. Etat général de la dépense du département des mécaniciens.

Je suis, monsieur,
Votre obéisssant serviteur,

H. TANDY,
Mécanicien-chef.

T. J. LYNSKEY,
Surintendant.

A.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

ETAT indiquant le nombre des locomotives et les diverses classes de wagons le 30 juin 1880.

Détails.	Locomotives.	1re classe voyageurs	2e classe voyageurs	A bagage et fumoirs.	A bagage.	Fermés.	Plate-formes.	Total.
Disponibles...	7	2	.....	1	1	6	40	50

B.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

Milles parcourus par les locomotives et les wagons pour les cinq mois expirés le 30 juin 1880.

—	Milles parcourus par les locomotives.	Milles parcourus par les wagons.						
	Fret et voyageurs	1re classe voyageurs	2e classe voyageurs	Exprès et a bagage.	Fermés.	Plate-formes.	Total.	Moyenne, voyageurs et fret.
Février....	3,404	2,264	.....	2,264	14,284	1,534	20,346	5·97
Mars	12,272	6,883	.....	4,873	92,944	17,279	121,979	9·94
Avril	11,210	13,287	457	8,669	53,464	72,112	147,989	13·20
Mai.....	16,105	12,424	436	7,949	59,914	104,029	184,752	11·47
Juin	18,074	10,393	21	8,393	45,310	140,795	204,912	11·33
Total	61,065	45,251	914	32,148	265,916	335,749	679,978	11·13

C.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

RELEVÉ de la force motrice pour les cinq mois expirés le 30 juin 1880.

Mois.	Consommation.						Moyenne de la consommation par 100 milles.				
	Heures sous vapeur.	Parcours par les locomotives.	Cordes de bois.	Chopines d'huile.	Lbs. de suif.	Lbs. de chiffons.	Milles par heure sous vapeur.	Cordes de bois.	Chopines d'huile.	Lbs. de suif.	Lbs. de chiffons.
Février	430	3,714	200	180	74	37	8·63	5·38	4·84	1·99	0·09
Mars	1,800	15,296	642	690	308	152	8·49	4·19	4·51	2·01	0·99
Avril	1,820	15,579	720	698	310	158	8·55	4·62	4·48	1·98	1·01
Mai	2,600	21,060	860	945	420	210	8·10	4·08	4·48	1·99	0·99
Juin	2,615	22,615	700	1,017	453	223	8·64	3·09	4·49	2·00	0·98
Total	9,265	78,264	3,122	3,530	1,565	780	8·63	3·98	4·51	1·99	0·99

D.—CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

COUT mensuel de la force motrice, du mois de février au 30 juin 1880.

Mois.	Milles parcourus par les locomotives.	Gages des mécaniciens.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations aux locomotives et tenders.	Divers, y compris la remise des locomotives et le personnel des mécaniciens.	Total.	Coût par 100 milles parcourus.					
								Gages.	Combustible.	Huile, suif et chiffons.	Réparations.	Divers.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts	$ cts.
Février	3,714	815 95	2,388 00	26 62	239 59	97 84	3,568 00	21 96	64 29	0 72	6 45	2 63	96 06
Mars	15,296	1,631 90	4,776 00	53 25	479 20	195 70	7,136 05	10 66	31 22	0 34	3 13	1 28	46 65
Avril	15,579	1,843 09	3,199 00	136 50	1,212 05	283 23	6,673 87	11 18	20 53	0 87	7 77	1 81	42 83
Mai	21,060	1,715 66	3,200 00	50 00	1,247 28	223 98	6,436 92	8 15	15 19	0 23	5 92	1 06	30 56
Juin	22,615	1,747 73	2,154 00	255 38	1,828 34	235 46	6,220 91	7 72	9 52	1 12	8 84	1 03	27 50
Total	78,264	7,754 33	15,717 00	521 75	5,006 46	1,036 21	30,035 75	9 90	20 08	0 66	6 39	1 32	38 37

CHEMIN D FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

ETAT GÉNÉRAL des dépenses du département des mécaniciens, pour le cinq mois expirés le 30 juin 1880.

Nombre de milles parcourus par les trains	61,065
do do locomotives	78,264
do do wagons	679,978
	$ cts
Coût de la force motrice	30,035 75
do des réparations aux wagons	4,051 42
do de l'huile et des chiffons	343 86
do des réparations aux wagons à voyageurs	485 00
do do do poste, à bagage et des messageries	225 00
do do aux wagons à fret, etc	3,341 42
Le coût de la force motrice par 100 milles parcourus par les trains, a été de	4 91
do do do locomotives	3 83
do do do wagons	4 41
Le coût des réparations aux wagons par 100 milles parcourus par les trains, a été de	6 63
do do do locomotives	5 17
do do do wagons	0 59
Le coût de l'huile et des chiffons par 100 milles parc. par les trains, a été de	0 56
do do do locomotives	0 43
do do do wagons	0 04
Réparations de wagons à voyageurs par 100 milles parcourus	1 05
do poste, bagage et des messageries par 100 milles parcourus	0 69
do à fret et fourgons do	0 55

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BUREAU DU CHEMIN DE FER,
MONCTON, N.-B., 1er octobre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre le rapport suivant sur les opérations de l'embranchement de chemin de fer de Windsor, pour les sept mois expirés le 30 juin 1880.

COMPTE DU REVENU.

Entretien de la voie et des travaux d'art;

ETAT MENSUEL DU REVENU.

Bilan général.

Je vous transmets aussi le rapport de l'ingénieur sur la condition de la voie et des travaux d'art.

Cette ligne de chemin de fer s'étend de Windsor Junction à Windsor, et relie les chemins de fer Intercolonial et de Windsor et Annapolis ; sa longueur est de trente-deux milles.

Cette ligne faisait partie des chemins de fer de la Nouvelle-Ecosse, et le coût de la construction est compris dans le compte du capital du chemin de fer Intercolonial.

Ce chemin ne fait cependant pas partie de l'Intercolonial, car il est considéré comme ligne indépendante. Les comptes sont tenus séparément.

Cette ligne a été durant plusieurs années exploitée comme partie du chemin de fer de la Nouvelle-Ecosse, et aussitôt après l'achèvement de cette ligne entre Windsor et Annapolis, un arrangement a été fait avec la compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis pour l'exploitation du chemin de fer de Windsor.

Cette compagnie exploite la ligne, reçoit tous les deniers provenant du voiturage des voyageurs et du fret, et fait la remise d'un tiers des recettes brutes au gouvernement, qui est chargé des frais et de l'entretien comme ci-devant.

Le 24 septembre 1877, ce privilège fut enlevé à la compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, et l'embranchement de Windsor fut cédé à la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest, laissant à cette dernière tous les frais d'exploitation et d'entretien.

Le 1er décembre 1879, le gouvernement prit de nouveau possession de l'embranchement du chemin de fer de Windsor et en confia de nouveau l'administration à la compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis, aux mêmes conditions et en vertu d'un arrangement semblable au premier, le gouvernement restant chargé des frais d'exploitation.

Depuis que le gouvernement a repris possession de la ligne de grandes réparations à la voie, aux ponts et aux bâtiments sont devenues nécessaires, et une nouvelle gare pour les voyageurs ainsi qu'une remise à fret sont en voie d'achèvement à Windsor, et d'autres améliorations sont aussi en voie d'exécution. Une partie du coût de ces travaux d'amélioration est comprise dans les dépenses pour les sept mois expirés le 30 juin 1880, et l'autre partie est portée au compte de l'année courante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. POTTINGER.

C. SCHREIBER, écr,
Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat en exploitation,
Ottawa.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
MONCTON, N. B., 30 septembre 1880.

MONSIEUR,—Le département a pris possession de l'embranchement de Windsor le 1er décembre 1879, et il a été depuis cette date exploité par le département et entretenu par la compagnie du chemin de fer de Windsor à Annapolis.

Cet embranchement (de Windsor Junction à Windsor) a une longueur de 32 milles.

Dans le cours des années 1875 et 1876 on a ballasté la ligne et posé des nouveaux rails en fer du modèle T sur la voie; on a aussi renouvelé les traverses sur tout le parcours.

Le 24 septembre 1877, cet embranchement fut transféré à la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest. Il a été entretenu et exploité par cette compagnie jusqu'au moment de la reprise de possession par le département, le 1er décembre dernier.

Comme la compagnie du chemin de fer des Comtés de l'Ouest n'avait presque rien fait comme renouvellement ou réparation à la ligne alors sous son contrôle, il en résulte que les dépenses occasionnées par ces diverses réparations ont été plus considérables pour le dernier exercice que si elle eût été convenablement entretenue.

Antérieurement au 30 juin dernier, 2,000 pieds de vieux rails en fer du modèle T ont été remplacés sur la forte courbe que l'on rencontre près de Windsor par des rails champignons du meilleur modèle qui se trouvaient alors en magasin sur la voie principale.

On a remplacé 6,564 traverses et une grande partie de la voie a été clouée de nouveau.

Les gares à Beaver Bank, Ellershouse, Mount Uniacke et New Port ont subi les réparations nécessaires.

A Ellershouse on a renouvelé 75 pieds de la plateforme de la gare et réparé l'autre partie. A Beaver Bank, Mount Uniacke et New Port, les plateformes ont subi de grandes réparations.

Une nouvelle gare et une remise à fret à Windsor sont données à l'entreprise et seront bientôt terminées. Dans la cour de Windsor, on travaille à disposer autrement les rails, de manière à permettre que le rebroussement se fasse plus au sud qu'à présent.

Un certain nombre de maçons sont occupés à réparer et visiter les ponts et ponceaux; une escouade de charpentiers remplacent les longrines et les traverses de plusieurs de ces constructions. A peu près 10,000 traverses nouvelles sont maintenant sur les lieux et seront bientôt posées sur la voie.

La voie est en bon état.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. S. ARCHIBALD,
Ingénieur.

D. POTTINGER, écr.,
Surintendant en chef du
chemin de fer Intercolonial.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

COMPTE DU REVENU pour l'année expirée le 30 juin 1880.

Dépenses.	Montant.	⅓ des recettes.	Montant.
	$ cts.		
Entretien de la voie et des travaux d'art—		Transport des voyageurs.	4,817 08
Relevé n° 1.	4,526 99	Transport du fret	8,603 69
Balance	9,484 98	Malles et divers	561 20
	14,011 97		14,011 97

E. et O. E.

R. B. BOGGS,
Comptable, E.C.F.W.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1880.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

Entretien de la voie et des travaux d'art. (Relevé n° 1.)

Détails.	Montant.
	$ cts.
Dépenses du bureau du comptable	656 82
Réparation de la voie	2,569 00
Rails et leurs attaches	686 01
Traverses	869 55
Aiguilles	19 68
Ponts, bois	42 00
Signaux	4 50
Ponceaux et fossés garde-bestiaux	1 50
Bâtiments et plates-formes	188 32
Clôtures	118 40
Wagons à bras et wagonnets	67 42
Outillage et réparations	99 88
Enlever la neige et la glace	351 80
Divers	433 71
Total	6,108 59
Moins la vente de vieux rails	1,581 60
	4,526 99

E. et O. E.

R. B. BOGGS,
Comptable, E.C.F.W.

MONCTON, N.-B., 30 juin 1880.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

BALANCE GÉNÉRALE.

1880.		$ cts.	1880.		$ cts.
30 juin.	Chemin de fer de Windsor à Annapolis	2,435 25	30 juin.	Compte du gouver. fédéral	2,765 00
	Chemin de fer Intercolonial	329 75			
	Total	2,765 00		Total	2,765 00

E. et O. E.

R. B. BOGGS,
Comptable, E.C.F.W.

MONCTON, N.B., 30 juin 1880.

CHEMIN DE FER D'EMBRANCHEMENT DE WINDSOR.

TABLEAU MENSUEL, ⅛ des recettes.

Mois.	Voyageurs.	Fret.	Malles, etc.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
1879—Décembre	817 45	1,148 89	82 80	2,049 14
1880—Janvier	547 95	890 55	79 74	1,518 24
Février	451 86	859 68	79 73	1,391 27
Mars	599 46	1,264 36	79 73	1,943 55
Avril	683 91	1,755 94	79 74	2,519 59
Mai	731 59	1,214 97	79 73	2,026 29
Juin	1,014 86	1,469 30	79 73	2,563 89
Total	4,847 08	8,603 69	561 20	14,011 97

E. et O. E.

R. B. BOGGS,
Comptable, E.C.F.W.

MONCTON, N.B., 30 juin 1880.

ANNEXE No. 5.

RÉCLAMATIONS PENDANTES.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 27 novembre 1880.

MONSIEUR,—Ayant été nommé le 24 juin dernier ingénieur en chef du chemin de fer Intercolonial, principalement dans le but d'examiner diverses réclamations qui me seraient soumises par les entrepreneurs ou autres, concernant les divers travaux de construction faits sur cette ligne, et qui, de temps à autre, pourraient m'être soumises, je me suis mis à l'œuvre sans retard, et depuis ce temps j'ai été constamment occupé à faire ce travail et à recueillir les témoignages en rapport avec ces diverses réclamations au fur et à mesure qu'elles m'étaient présentées. Jusqu'à présent, ces réclamations sont comme suit :

A l'égard de travaux de nivellement, etc.

1. R. H. McGreevy,	Section	18.
2. John Ross, (Bertrand et Cie),	"	9 et 15.
3. Starr et DeWolf, (Sutherland, Grant et Cie),	"	11 " 23.
4. Summer et Somers,	"	12.
5. Duncan McDonald,	"	8 et 10.
6. W. E. McDonald,	"	13.
7. Alexander McGaw,	"	14.
8. Smith et Pitblado,	"	4.
9. A. E. Jones, (Simpson et Cie),	"	7.
10. S. P. Tuck,	"	17.
11. James J. Fraser,	"	4.
12. Donald Fraser, pose de la voie, etc,	"	4, 7 et 12.
13. Duncan McDonald, "	"	10, 16 " 20.

Voir les détails à l'annexe " A ".

Les réclamations suivantes, dont l'importance est moindre, m'ont également été soumises

14. H. B. Higginson (Fairbairn et Cie), ponts en fer.
15. G. A. Girouard. Traverses.
16. T. B. Smith, clôture de la section 12.
17. George Moffat, pour fret, etc., sur ces rails.
18. Martin Murphy, section 19 et pont sur la Ristigouche.
19. Michael Cowhig, section 16.
20. J. M. Blakie, fondations, Gare DeBer.
21. Andrew Johnson, remise aux locomotives, Truro.
22. Thompson R. Coats, dommages aux digues.
23. Alphonse Matte, hangars à bois, etc., à Rimouski.
24. Mme A. Barbarie, enregistrer les plans.
25. Henry Clarke, dommage causé par le déplacement d'une maison.
26. John Russell, dommage au terrain.
27. J. C. Nolan, loyer de bâtiment.
28. Gouvernement du Nouveau-Brunswick. Réclamation concernant la construction du "Prolongement Est" du chemin de fer Européen et Nord-Américain, depuis la jonction de Painsec jusqu'à la frontière de la Nouvelle-Ecosse. On trouvera ces réclamations à l'annexe B.

Un certain nombre des réclamations qui précèdent ont été examinées soit en entier soit en partie, et en particulier celles qui suivent: N° 1, 2, 3, 4, 14, 15 et 16.

On en a fini avec les trois dernières, et le rapport a été transmis au département. Je procède maintenant avec les autres, 1, 2, 3, 4, et l'enquête sera terminée aussitôt qu'il sera possible. On procédera à l'examen des autres réclamations inscrites sur la liste qui précède au fur et à mesure qu'elles se présenteront. Comme il m'a fallu à plusieurs reprises ajourner ces enquêtes à l'effet de procurer aux parties intéressées les moyens de produire leurs réclamations sous une forme détaillée et intelligible, les travaux ont été lents. C'est ce qui se fait maintenant; j'espère, cependant, qu'à l'avenir, nous pourrons procéder plus promptement.

Les annexes A et B contiennent respectivement les sommes réclamées jusqu'à présent. Ces sommes sont plus élevées que les montants spécifiés dans le contrat primitif pour travaux faits et matériaux livrés par convention spéciale, verbale ou autrement, ou, comme j'ai raison de le croire, dans quelques cas sans aucune convention. D'après les données que je possède, les sommes indiquées dans les annexes sont aussi exactes qu'elles ont pu être établies.

Afin de subvenir aux dépenses de l'année courante, une somme de $12,000 a été accordée en vertu de l'arrêté du conseil n° 1,430 et daté le 27 août 1880, devant être dépensée comme suit:

Traitement de l'ingénieur en chef.....	$ 6,500 00
Salaire de ses aides, frais de route et de bureau.....	5,500 00
	$12,000 00

En sus des dépenses portées au compte de la construction du chemin depuis que je suis en charge, je n'ai pas eu occasion d'autoriser d'autres déboursés.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. SHANLEY,
Ingénieur en chef, C.F.I.

F. Braun, écr.,
Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ANNEXE A.—Réclamations non réglées concernant l'entreprise générale du nivellement, de lamaçonnerie, etc.

Section. Lettre.	Section. Numéro.	Noms des entrepreneurs.	Dates de contrats. Exécutés.	Dates de contrats. Epoque du parachèvement.	Montants. Soumissions et contrats.	Montants. Réclamations en sus des contrats.	Observations.
					$	$	
A	1	G. et J. Worthington	4 mars 1869	1er juil. 1871	189,700	Nil.	Réglé.
B	2	do	" "	" "	299,000	Nil.	do
C	5	Alex. McDonell et Cie	.....	" "	533,000	40,226	
D	8	Duncan Macdonald	1er nov. 1869	.....	100,000	53,749	Pétition de droit.
E	13	W. E. Macdonald et Cie	25 mai 1870	" "	934,933	141,746	Réclamation soumise janvier 1880.
F	14	Wilson et McGaw	25 mai "	" 1872	245,475	7,500	do mars 1880.
G	17	S. Parker Tuck	15 juin "	" "	440,000	200,000	do nov. 1880.
H	18	R. H McGreevy	1 juillet "	" "	648,600	841,798	Petition de droit.
I	19	Thomas Boggs et Cie	2 août 1871	" "	395,733	79,900	Réglé par les arbitres, 1879.
K	3	F. X. Berlinguet et Cie	.....	.....	462,444	684,597	Décision contre les entrepreneurs devant la Cour de l'Echiquier.
L	6	do	.....	.....	456,946		
M	9	J. B. Bertrand et Cie	26 oct. 1869	" "	354,897	576,904	Pétition de droit.
N	15	do	15 juin 1870	" "	363,520		
O	16	King and Gough	25 mai "	" "	206,000	Nil.	
P	10	Duncan Macdonald	1er déc. "	" "	400,000	304,991	do
Q	20	Brown, Brooks et Ryan	24 sept. "	" "	642,854	Nil.	
R	21	Patk. Purcell	1er déc, "	" "	483,195	Nil.	
S	22	Chas. Cummings et Cie	1er déc. "	" "	331,600	Nil.	
T	23	Sutherland, Grant et Cie	1er déc. "	" "	276,750	20,577	
U	4	Smith et Pitblado	25 mai "	" 1871	438,325	76,875	do
V	11	Davis, Grant et Sutherland	1er nov. 1869	" 1870	61,713	62,874	do
W	7	James Simpson et Cie	25 mai 1870	" 1871	557,750	124,663	do
X	12	Sumner et Somers	1er nov. 1869	" "	597,600	254,251	do
	4	Jas. G. Fraser	.....	.....	.....	1,598	Nivellement.
	4, 7, 12	Donald Fraser et Cie	.....	.....	.....	10,175	Pose de la voie et ballastage.
	10,16,20	Duncan Macdonald	.....	.....	.....	88,535	do do

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF, chemin de fer Intercolonial,
27 novembre 1880.

CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL.

ANNEXE B.—Relevé de réclamations diverses et spéciales.

	Nom du réclamant.	Nature de la réclamation.	Quand soumise.	Montant.	Observations.
				$ cts.	
14	Higginson, H. B.	Pour travaux supplémentaires au pont de fer	28 avril 1880	20,128 36	Enquête terminée et rapport fait.
27	N lan, J. C	Pour loyer de bâtiment à Saint-Octave	20 mai "	132 00	Portée devant les arbitres du Canada.
17	Moffat, feu Geo.	Rails reçus à Dalhousie et livrés à Campbellton	21 juin "	6,168 54	
22	Coates, R. Thompson.	Dommage à ses digues causé par le dégel du chenal de la riv.	7 juillet "	.....	Rapportée comme devant être déférée aux arbitres du Canada.
23	Matte, Alphonse.,	Hangars à bois et réservoirs à Rimouski, Ste.-Flavie, etc.	14 juillet "	1,985 19	
20	Blakie, J. M.	Bois de construction et mur de fondation de la gare de DeBert.	20 juillet "	1,799 53	
24	Barbarie, Mr. A	Enregistrement des plans pour la compagnie, Ristigouche	8 sept. "	244 00	Droit de passage devant être déféré aux arbitres du Canada.
18	Murphy, Martin	Travaux faits sur le pont de la Ristigouche	3 sept. "	26,857 00	
19	Cowling, Michael	Parachèvement des travaux commencés par Gough, section 16.	9 sept. "	1,600 00	
21	Johnston, Andrew	Construction d'une remise aux locomotives à Truro, N.B.	2 oct. "	2,575 48	
25	Clarke, Henry	Maison et meubles endommagés à Truro N.B	20 oct. "	450 00	Devant être déf. aux arbit. du Canada.
26	Russell, John	Prise de possession et par là perte de terrain pour le C.F.E.C.	29 ct. "	.....	do do
15	Girouard, G. A	Perte de 8,000 traverses de che. de fer dans la B. des Chaleurs.	.....	2,640 00	Enquête terminée et rapport soumis.
16	Smith, J. B	Clôture construite sur la section 12	.....	1,899 90	do do
	Spéciale.				
28	Le gouvernement du Nouv.-Brunswick à l'égard du prolongement Est du chemin de fer E. et N. A	.....	.....	150,000 00	

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
CHEMIN DE FER INTERCOLONIAL,
27 novembre 1880.

ANNEXE No. 6

RAPPORT DE L'EXPLORATION DEPUIS LE ROCHER ROUGE, EN GAGNANT L'EST, *viâ* LE LAC DU CHIEN, JUSQU'A LINKOPING.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
OTTAWA, 19 mai 1880.

CHER MONSIEUR,—Conformément à vos instructions en date du 22 mai 1879, concernant les explorations à faire entre la baie Népigon, lac Supérieur, en passant par le lac du Chien pour arriver à l'embranchement de la Baie du Tonnerre à ou près de la station Linkoping, ou tout autre endroit à l'est, dans le but de choisir la route la plus convenable à l'établissement d'une ligne de chemin de fer, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant :—

De bonne heure le 12 juin, nous partîmes de Prince Arthur Landing à bord du remorqueur *Neff* pour se rendre à la tête de la Baie Noire, et le 13 au point du jour nos hommes et nos provisions furent débarqués à l'embouchure d'un cours d'eau connu sous le nom de la rivière au Renard, à deux milles de distance à peu près de l'endroit indiqué sur l'ébauche de carte comme point A.

Aussitôt que notre parti fut régulièrement organisé et en marche nous quittâmes la tête de la Baie Noire, en nous dirigeant à l'est de la Baie Népigon dans la direction indiquée sur votre carte. Je me suis efforcé de trouver un passage à travers les montagnes qui longent la Baie Noire au nord et à l'ouest, à l'effet de choisir le point de départ le plus avantageux, pour de là se diriger vers l'ouest une fois la baie Népigon traversée.

J'ai passé plusieurs jours en compagnie de deux sauvages, dont l'un se trouvait alors sur ses terres de chasse. Je fis l'ascension de plusieurs montagnes très élevées, du sommet desquelles j'ai pu examiner attentivement le pays des alentours. J'ai pu constater qu'il n'existait pas de passage à travers cette chaîne de montagnes, si ce n'est par la vallée de la Rivière-du-Loup, et en suivant ses sinuosités jusqu'à la hauteur des terres, leur élévation m'a paru être de 1,000 pieds au-dessus du niveau du lac Supérieur, dont la surface me paraît être à peu près de 900 pieds au-dessus de la mer. Comme cette vallée s'étend en ligne à peu près droite dans la direction de Linkoping, j'ai cru devoir m'en tenir là.

M'étant arrêté sur la meilleure route que je croyais devoir suivre, je rejoignis mes gens près de la Baie Népigon, que nous atteignîmes le 28 juin. De cet endroit j'ai traversé une courte chaîne de rochers dans le but de m'assurer s'il était possible de continuer la ligne vers l'est, et en même temps sonder la profondeur de l'eau qui, à une certaine distance du rivage, était trop peu profonde pour permettre aux navires d'y arriver. Je revins sur mes pas à la Baie Noire, pour reprendre nos opérations à partir du point A, en allant à l'ouest, du côté de Linkoping.

En partant de cet endroit j'ai longé le pied des montagnes pour m'assurer s'il était possible de trouver une rampe de 52-8 pieds par mille; tournant alors tout à coup au pied d'une montagne à trois milles du point A, je tombai dans la vallée de la rivière du Loup, sur le versant est. Après avoir suivi cette vallée sur un parcours de 3½ milles, il nous a fallu traverser au côté ouest de la rivière, où les eaux se précipitent entre des rochers perpendiculaires et où la construction d'un pont serait très facile. Allant ensuite à une faible distance qui se trouve à angle droit avec le cours d'eau à la recherche du terrain le plus élevé et le plus rapproché possible pour le prolongement de la rampe ascendante, déviant ensuite de notre course, nous suivîmes

Université d'Ottawa
DOCUMENTS OFFICIELS
GOVERNMENT PUBLICATIONS

presque parallèlement un lac long et étroit formé par l'élargissement de la rivière. Ce pays n'est qu'un roc vif jusqu'au 25e mille, où une pointe de montagne nous barre le passage. Il faudrait pour la traverser percer un tunnel long de 775 pieds, après quoi nous serions dans une vallée qu'il faudrait traverser dans le sens de sa largeur, qui est de 1,200 pieds, et dont la profondeur est de 83 pieds plus basse que le niveau de la rampe.

Ayant alors, en faisant un détour raccourci, trouvé un terrain avec le niveau désiré, j'ai suivi la lisière échancrée d'un terrain plat et élevé, et continuant ainsi à conserver le niveau d'un endroit à l'autre, je suis allé en montant jusqu'au 28me mille, endroit où traversant le bras de la rivière du Loup j'ai trouvé un terrain à pente plus douce sur un parcours de plusieurs milles et où la forêt est presque toute disparue à la suite d'incendies. Le niveau avec pentes et rampes ondulantes se continue ainsi jusqu'au 32me mille parcours qui nécessiterait comparativement des travaux faciles. De cet endroit le terrain est plus accidenté jusqu'au 47½ mille, où il traverse un petit lac tributaire de la rivière de l'Esturgeon Noir et qui coule vers le nord.

Entre le 48me et le 49me mille, il faut traverser un muskeg de 1½ mille de largeur, avec une profondeur variant de 6 à 10 pieds. Nous avons ensuite rencontré un terrain mouvementé avec une rampe ascendante de 1 sur 100. En arrivant au 52me mille et en descendant au 53me mille la plus haute élévation est franchie.

Du 56me au 60me mille les rampes sont ondulantes et nécessiteraient des travaux considérables, et du 60me au 63me, les travaux seraient moyens et les rampes faciles. Du 63me au 71me mille, la ligne descend presque jusqu'au niveau du lac du Chien, avec une pente de 26.4 par mille. Elle se continue ensuite sur le rivage de ce lac jusqu'au 73¼ mille, où elle traverse une baie de ce même lac dont la largeur est de 1,700 pieds; sa plus grande profondeur est de 46 pieds, sur un fond de sable et d'argile. Hauteur de 1,370 pieds ou 770 pieds au-dessus du lac Supérieur, et de 230 à 250 pieds au-dessus du plateau d'épanchement. De ce point on a établi une rampe de 52.8 pieds pour racheter une forte élévation, et on l'a continuée jusqu'au 75me mille, où elle opère une descente de 26.4 pieds par mille jusqu'à la traverse de la rivière du Chien au 78½ mille; de là elle suit la vallée de la rivière du Chien sur le côté ouest, avec rampes ondulantes jusqu'au 86e mille.

De ce point une ligne d'essai a été tirée jusqu'à la ligne principale dans le but de constater les niveaux et distances, et d'obtenir une bonne jonction ; mais comme dans le temps vous m'avez transmis l'ordre de m'occuper d'autres choses, j'ai cessé les travaux sur cette ligne après mon arrivée au tracé du chemin de fer mentionné ci-dessus. La distance à parcourir pour arriver à ce point de jonction est 98$\frac{1}{10}$ milles, et 1½ mille à l'est de Linkoping Siding.

Si d'autres travaux ne m'eussent pas dérangé, j'aurais pris les moyens de faire un tracé d'essai à partir de Linkoping jusqu'auprès du 60me mille (voir plan), par lequel j'aurais obtenu un bon alignement, avec des rampes faciles, et où les travaux pouvaient être modérés, évitant par là les montées et descentes que l'on rencontre sur l'autre ligne depuis le lac du Chien, et qui en même temps aurait réduit la distance d'au moins quatre milles. J'avais déjà fait beaucoup d'explorations dans ce dessein. Cette route est indiquée sur la carte.

Dans ce qui suit on trouvera une description plus détaillée de cette ligne :

De la baie Népigon au 15me mille, les travaux seraient légers, sur un terrain sablonneux et argileux, où il est boisé et offre un alignement facile ; il n'y aurait qu'une forte chaussée traversant la rivière de l'Esturgeon Noir, large de 195 pieds et d'une profondeur de 30 pieds sur un fond de sable ; les berges ont une élévation de 52 pieds au sommet, ce qui nécessiterait un pont de trois ouvertures, dont l'une de 100 pieds au milieu et deux autres de 95 pieds.

15me au 17me mille. A l'exception d'un tunnel qu'il faudrait percer à travers le rocher de la Trappe, les travaux seraient légers ; le sol est composé de sable et d'argile mêlés de cailloux.

17ème au 20ème mille. La ligne est sur le penchant de la colline, ce qui permettrait de faire une rampe légère, mais ces travaux seraient considérables, les tranchées à faire seraient dans le roc solide et détaché et recouvert de gravier ; du 20½ au 22me mille les tranchées à faire dans le roc seraient ordinaires et la longueur du pont au-dessus de la rivière du Loup seraient de 60 pieds.

Du 22me au 26me mille, les tranchées seraient considérables et exclusivement dans le roc, avec une profondeur variant de 20 à 40 pieds, y compris un tunnel long de 775 pieds à faire sous un roc cristallin, ainsi qu'un viaduc long de 1,100 pieds et ayant une hauteur moyenne de 75.

Du 26me au 29me mille les travaux seraient moins considérables; seulement du roc qui pourrait servir pour les emprunts.

Du 29½ au 32½ mille. Travaux comparativement faciles, tantôt dans le sable tantôt dans le roc.

Du 32½ au 40me mille. Travaux considérables et tranchées à faire dans le roc, d'une profondeur variant de 20 à 25 pieds; il n'y aurait pas d'autres matériaux d'emprunt.

Du 40me au 45me mille. Travaux peu considérables, tranchées à faire dans le roc et rampes ondulantes.

Du 45me au 48me mille. Fortes tranchées à faire dans le roc, avec un pont d'une ouverture de 100 pieds sur le lac à la Carpe (47½ milles). Vient ensuite un parcours de 1 mille où les travaux seraient légers, moitié de cette distance dans un muskeg de 6 à 10 pieds de profondeur.

Du 49me au 71me mille les rampes seraient ondulantes et les travaux à faire considérables et très difficiles même; tranchées presque toutes dans le roc, avec un peu de sable à la surface.

Du 71me au 73me mille. En suivant le rivage du lac du Chien, rampe légère mais forte courbe; les travaux peu considérables, avec tranchées dans le roc.

Du 73me au 79me mille. Après avoir traversé la baie du lac du Chien, travaux à faire presque exclusivement sur le penchant d'une colline, presque partout dans le roc, avec rampes dans les deux sens.

Du 79me au 86me mille. Travaux ordinaires le long de la rivière du Chien; sol de sable, gravier et argile.

Du 86me au 98$\frac{1}{10}$ mille. Au chemin de fer une ligne facile pourrait être établie; sol de sable et d'argile avec un peu de roc.

COURBES.

Depuis la baie Népigon jusque près du 17me mille, environ sept huitièmes de la distance offriraient de droites lignes, et le reste varierait en courbes de 1 à 3 degrés; au 17me mille il faudrait une courbe de 4 degrés pour tourner une montagne.

Entre le 28ème et le 29ème mille une courbe de trois degrés serait nécessaire, et du 53ème au 71ème mille il faudrait 4 courbes de 4 degrés, dont une pour faire la traverse du lac du Chien, qui serait la cause de grandes difficultés à cet endroit. De là la ligne, aussi loin que le 73ème mille, exigerait plusieurs courbes, vu la nature inégale du terrain. De cet endroit allant à l'embranchement de la baie du Tonnerre, la ligne est en grande partie droite, et ses courbes beaucoup plus faciles.

En terminant, je puis ajouter que le caractère particulier du pays traversé par la ligne offre peu de matériaux d'emprunt à part le roc solide ou détaché, qui est de trapp. Les forêts, quoique n'ayant jamais eu aucune valeur particulière, ont été en grande partie détruites par le feu et le vent.

La distance approximative, par cette ligne, du Rocher Rouge à la jonction maintenant existante près de la station Lynkoping, est de 98.60 milles.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

R. McLENNAN,
Ingénieur dirigeant.

SANDFORD FLEMING, écr., C.M.G.,
Ingénieur en chef.

RAPPORT DES EXPLORATIONS A L'OUEST DU ROCHER ROUGE, JUSQU'À PRINCE ARTHUR'S LANDING.

EXPLORATION DU CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

OTTAWA, 22 mai 1880.

CHER MONSIEUR,—Etant occupé à faire l'exploration de la ligne entre la Baie Népigon et Linkoping (le 2 novembre 1879), j'ai reçu le télégramme que vous m'avez envoyé de Selkirk, daté le 24 octobre 1879, me transmettant les instructions suivantes: "Faites aussi vite que possible, cet automne, l'exploration entre le Rocher Rouge et Prince Arthur's Landing, afin de vous assurer s'il est possible d'y établir une ligne de chemin de fer." En recevant ce télégramme je me suis mis à l'œuvre et ai changé le plan de mes opérations pour faire une révision de la ligne comprise entre Linkoping et le point nord-est du lac du Chien. Aussitôt que le parti eut atteint le chemin de fer près de Linkoping, je les conduisis par chemin de fer jusqu'à Fort-William.

Après avoir congédié quelques-uns des hommes qui désiraient s'en aller, je me procurai des provisions pour deux mois et j'appropriai nos tentes à la saison d'hiver en y ajoutant des couvertures de laine et des petits poêles de tôle. J'ai engagé le remorqueur "Neff" pour nous conduire à la tête de la Baie Noire.

Le temps était alors très orageux, on n'osa pas se risquer sur le lac avant le 20 novembre. La glace était alors à se former près des côtes sur le lac Supérieur, ce qui nous empêcha d'atteindre le point désiré. Nous nous approchâmes cependant aussi près que possible des côtes et on transporta alors nos provisions sur la glace au rivage.

Après avoir fait un examen général du pays, j'ai cru que les hautes terres en arrière et au nord-est du cap du Tonnerre formeraient la clef de cette ligne. Je me décidai alors à examiner de suite les points qui présentaient le plus de difficultés.

En commençant au point A, 14 milles à l'ouest de la baie Népigon, je tirai une ligne droite sur une distance de 6½ milles, sur un sol composé de marne, de sable et d'argile, dont une partie est fortement boisée en épinette blanche, épinette rouge et bouleau. J'ai ensuite traversé la rivière du Loup à 2 milles du point de départ.

Cette rivière a une largeur de 65 pieds; sa profondeur est de 2½ pieds, sur fond de gravier, et exigera un pont de 100 pieds d'écartement. Un mille plus loin la ligne traverse un autre cours d'eau de 48 pieds de large et ayant 3 pieds de profondeur, avec lit de gravier, nécessitant aussi un pont de 80 pieds d'ouverture.

De là au 20me mille on rencontre des rampes en chaque sens entre le 24me et le 25me mille. J'ai traversé deux montagnes rondes et rocheuses (ressemblant à des îles) qu'après examen nous avons reconnu pouvoir éviter tout-à-fait, et j'ai pu continuer la ligne droite sur un terrain plat qui nécessiterait peu de travaux, sauf sur un mille, et d'après ce que j'ai pu juger à cette saison de l'hiver il y a peu de roc à traverser; de là les rampes sont de niveau et vont en montant en passant par le lac à la Neige jusqu'au sommet ou col du promontoire du Cap du Tonnerre, près du 36me mille, où l'élévation des rampes est de 1,065 pieds, ou 465 pieds au-dessus du lac Supérieur; on atteint cette élévation en parcourant 22 milles, ce qui donne une élévation moyenne de 21 pieds par mille. On rencontre à cet endroit un lac qui donne naissance à la branche est de la rivière McKenzie, et en suivant la vallée de cette rivière on rencontre quelques endroits rocheux ayant une rampe descendante de 26.4 pieds par mille sur un parcours de 4 miles, qui n'exigeraient que peu de travaux, tout en donnant un alignement passable, excepté sur le premier mille, au sommet, où il faudrait faire d'assez fortes tranchées dans le roc en même temps qu'une forte courbe.

De cet endroit les rampes deviennent faciles et les travaux seraient légers; sol, sable et argile sur un parcours de cinq milles jusqu'au 45me, à l'exception des trois milles suivants, y compris la traverse de la rivière Mackenzie, un peu en aval du point où une branche venant du nord et une autre venant du sud-est se réunissent à la

branche est. A l'eau passe ce cours d'eau a une largeur de 90 pieds a cet endroit et deux pieds de profondeur ; il coule sur un fond de roc solide. Cette rivière exigerait un pont de trois ouvertures, dont une de 100 pieds et deux autres de 75 pieds, avec rampe de 0.50 par 100, 85 pieds au-dessus de l'eau, tranchées dans le roc aux abords, et avec courbes en sens inverse.

Pendant que l'on traçait cette partie de la ligne, j'ai examiné la vallée de la branche ouest qui, quoique n'offrant pas les mêmes avantages d'une descente continue, éviterait cependant la construction d'un pont aussi élevé et des abords aussi difficiles que ceux que l'on rencontre sur la ligne suivie. Je suis en conséquence revenu et j'ai tiré une ligne sur un niveau élevé et sur un terrain incomparablement supérieur, du 45e au 48e mille, passant au nord d'une chaîne de rochers qui se trouve entre la vallée de cette branche ouest et la première ligne jusqu'à une ouverture ou passage à travers cette chaîne de rochers au sud et sur la même pente que l'autre ligne, mais à une plus grande élévation (voir profil), démontrant par là la possibilité d'éviter la construction d'un pont aussi élevé que sur le premier tracé. En continuant ce tracé il exigerait une rampe de 24 pieds par mille sur un parcours de 12 milles, tandis que, en adoptant celui où se trouve le pont élevé, la rampe aurait six pieds de moins, la distance étant à peu près la même.

Retournant ensuite à notre première ligne, nous l'avons continuée sur un terrain allant en pente et onduleux jusqu'à la baie du Tonnerre, tout en traçant le profil des points élevés qui pourraient nous guider plus tard s'il devenait nécessaire de faire un tracé d'essai. Au 59½ mille on traverse un cours d'eau—appelé rivière du Courant—de 50 pieds de largeur, de trois de profondeur, avec fond de roche, et qui nécessitera un pont de 80 pieds d'écartement. A un mille et demi plus loin on atteint la crique McVicar, qui est la limite orientale de Prince Arthur's Landing. Ce cours d'eau a 26 pieds de largeur, deux de profondeur, avec fond de gravier et de cailloux, et à 61¾ milles de B, ou 47⅔ de A, vient aboutir au chemin de fer de la Kaministiquia et de Prince Arthur's Landing.

Ayant trouvé que sur cette distance il serait très facile de construire une voie ferrée, sauf sur environ trois ou quatre milles, où les travaux seraient assez considérables, je retournai avec mes aides à la tête de la Baie Noire, pour faire l'essai d'une ligne plus au nord que celle explorée l'été précédent jusqu'à la baie Népigon. Guidé par mes explorations précédentes je pus passer sur des terres passablement unies en me rapprochant davantage des contreforts des montagnes, où la profondeur de la rivière est moindre que plus en aval, sans qu'il y ait de différence sensible dans l'élévation de ses bords.

Je suis retourné au point commun A, d'où j'ai continué vers l'est dans la direction du Rocher Rouge, pour vérifier l'idée que je m'étais faite de ces terrains, et j'ai réussi à tirer une ligne droite, sur une distance de huit milles, laquelle traverse cette rivière au 7me mille, à 50 pieds au-dessus de sa surface. La rivière, qui n'a là que neuf pieds de profondeur (au lieu de 35 qu'elle a ailleurs), exigerait un pont de trois ouvertures, dont une de 100 pds. et les autres de 75, avec environ 50 pds. de pont en chevalets qu'il faudrait établir de chaque côté, la distance entre le haut des berges étant de 450 pieds. Sur tout ce parcours il y aurait peu de terrassements à faire pour établir une ligne aux rampes faciles, et ainsi que l'indique le profil, il en serait de même quelques milles plus loin.

On jugea ensuite nécessaire de prendre la vallée de la crique à la Trinité et de la suivre jusqu'à la baie Népigon (voir plan et profil). De là, après avoir suivi le bord de l'eau et la base d'une haute montagne, nous fîmes par eau le trajet entre les stations 755 et 765. A la station 755, et à 50 pieds au large, les sondages donnèrent 4½ pieds ; à 100 pieds au large, 27 de profondeur ; à la station 760, à 50 pieds au large, 26 pieds de profondeur ; à 100 pieds au large, 44 pieds ; à la station 765, à 70 pieds au large, 15 pieds de profondeur ; à 100 pieds au large, 18 pieds. C'est le seul endroit où pourrait être établie une voie d'embranchement jusqu'à l'eau profonde dans la baie Népigon.

En suivant la rive et à trois milles de ce point on arrive à l'embouchure de la rivière Népigon. Un mille plus loin, c'est-à-dire jusqu'au Rocher Rouge, on a traversé

la rivière, rejoint la ligne de M. Gamsby, et parcouru une distance de 65.84 milles depuis Prince Arthur's Landing.

A partir du Rocher Rouge et sur une distance de 25 milles, l'alignement serait facile et les travaux peu considérables, sauf sur un espace de deux milles, à partir de la baie Népigon, où une courbe de trois degrés serait nécessaire. Les travaux seraient peu considérables, bien que la ligne passe sur un sol formé de roc en grande partie. Du 25me au 41me mille la ligne serpenterait davantage; mais les travaux ne seraient pas considérables, car le sol se compose principalement de terre et la facilité des rampes rachèterait la difficulté offerte par les courbes. Au sommet, sur le parcours d'un mille, les travaux seraient passablement considérables. Du 41me au 49me mille, ils seraient légers et les courbes modérées.

Du 49me au 52me mille.—Ils seraient quelque peu considérables. Le pont serait à 85 pieds au-dessus de l'eau et de 250 pieds de longueur. Il y aurait beaucoup d'excavation à faire dans le roc. Il faudrait des courbes en sens inverse, une de chaque côté. Voir ligne sur les plan et profil.

Du 52me au 63me mille.—Le sol va en pente jusqu'à la baie du Tonnerre, et une ligne pourrait être établie sur presque n'importe quel point de ce parcours. Les travaux de construction seraient généralement peu considérables. Le sol se compose de sable, d'argile et de cailloux, mais sur une étendue de 1,000 pieds, c'est un roc solide, dont la plus grande profondeur est de 25 pieds. L'on rencontrerait peut être aussi du roc solide au fond de quelques tranchées. Les courbes seraient moyennes.

Du 63me au 65.84me mille.—Travaux peu considérables. Sable et argile. Près de l'extrémité de cette section il serait facile d'établir un service d'eau d'après le système de la gravitation.

BOIS.

Sur la moitié de cette ligne il y a du bois que l'on pourrait employer pour faire des chevalets, canaux couverts et pilotis, et sur une distance d'environ 20 milles à l'est de Prince Arthur's Landing, il y a abondance de bois, mais il est de plus petite dimension.

NATURE DU SOL.

Dans le canton de Dawson, il y a environ 18,000 acres de terre arable—sable et marnes argileuses—dont les deux tiers sont tout-à-fait propres à la culture des grosses céréales, du foin et des légumes de toutes sortes ; mais le reste se composant de marécages, il faudrait de grands travaux de drainage pour pouvoir le rendre cultivable.

A la tête de la Baie Noire, entre les cantons Dawson et Dorion, il y a une étendue non arpentée d'au moins 6,000 acres, qu'il suffirait d'égoutter pour qu'elle devînt très productive.

Près de la Baie Noire, sur le côté est du canton Dorion, il y a 8,000 acres de bonne terre bien égouttée par des rivières dont l'eau est pure et limpide, outre environ 12,000 acres parsemés de crêtes rocheuses et d'îlots de trapp qui couvrent le tiers ou la moitié de cette superficie. Le reste est de très-bonne terre couverte de bois touffus de cèdre, d'épinette blanche et rouge et de pin pouvant servir à la construction des ponts. Il y a aussi beaucoup de bouleaux et de peupliers de grandes dimensions.

Sur cette ligne, partout où le roc est solide, il est presque toujours de trapp.

TABLEAU COMPARATIF DES DISTANCES DEPUIS LE ROCHER ROUGE, PAR LA VOIE DU LAC DU CHIEN, JUSQU'À LA JONCTION AVEC LA LIGNE PRINCIPALE.

	Milles.
Du Rocher Rouge au point A, sur le plan	18.01
Du point A *viâ* le lac du Chien, jusqu'à la jonction avec le chemin de fer près de la station Linkoping	84.59
	102.60
Moins, le raccourcissement possible à la suite d'une révision.	4.00
Distance totale	98.60

DU ROCHER ROUGE À PRINCE ARTHUR'S LANDING.

	Milles.
Du Rocher Rouge au point A, tel que ci-dessus	18.01
Du point A à Prince Arthur's Landing	47.83
De Prince Arthur's Landing à Fort-William	6.00
De Fort-William à la station près de Linkoping	56.93
Distance totale	128.77

A vous bien respectueusement,

R. M. McLENNAN,
Ingénieur-dirigeant.

SANDFORD FLEMING, écr., C.M.G.
Ingénieur en chef.

RAPPORT DE L'EXPLORATION DEPUIS LE ROCHER ROUGE, EN GAGNANT L'EST, JUSQU'AU LAC LONG.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE.

PRINCE'S ARTHUR LANDING, 21 octobre 1879.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions du 23 mai, je débarquais avec mes aides, au poste de la compagnie de la baie d'Hudson, Rocher Rouge,—c'est-à-dire à l'embouchure de la rivière Népigon, sur le lac Supérieur—le 10 juin suivant. De-là, et après avoir fait des arrangements pour le transport de nos provisions, nous nous sommes mis en route pour le lac Hélène, à la tête duquel devaient commencer nos travaux.

Ici nous avons commencé et continué un tracé d'essai dans une direction nord-ouest jusqu'à l'extrémité nord du lac Long, distance de 117 milles; et à partir du même point, nous avons tiré une ligne dans une direction sud-ouest, en suivant la rive est du lac Hélène, jusqu'à une traversée de la rivière Népigon; de là, en suivant la rive est de la baie Népigon, et formant jonction avec une ligne de M. McLennan partant de la baie Noire, à un point marqué B sur le plan qui accompagne nos instructions, et embrassant une distance de 19 milles. Depuis, M. McLennan a changé sa ligne et opéré sa jonction avec la nôtre à la traversée de la rivière Népigon, ou Rocher Rouge, à environ 580 milles du lac Nipissingue.

Ma description va commencer à la traversée ci-dessus et suivre la ligne tirée dans une direction nord-est. J'indiquerai la distance des points principaux depuis Nipissingue.

Depuis la traversée, la ligne suit la côte à pic sur le bord de la rivière, et sa rampe est de 79.20 par mille sur une distance de 40 chaînes, c'est-à-dire jusqu'au plateau, et de là elle descend sur une pente douce jusqu'à la rive du lac Hélène, où se trouve la Mission catholique, distance d'environ 2½ milles. L'alignement est bon. Sur la première partie, les grandes tranchées se feraient dans le sable et le gravier, et l'on en pourrait tirer de grandes quantités de ballast. Les autres tranchées à faire seraient dans une argile mêlée de sable. Les travaux seraient moyens.

La ligne, telle que tracée, est probablement la plus avantageuse qu'il serait possible de trouver. Sur quelques points, des courbes très fortes diminueraient la quantité des travaux à exécuter, mais non sans augmenter d'autant la longueur du parcours.

A partir de la Mission, la ligne suit les sinuosités du lac Hélène sur une distance d'environ 5 milles et passe sur quelques points élevés où il faudrait pratiquer de profondes tranchées dans le roc. L'alignement est assez bon et les rampes seraient faciles, sauf sur un point où elles seraient de 1.33 pied par 100 pieds, ou de 70.22 pieds par mille. Les travaux seraient tantôt considérables, tantôt moyens.

Les travaux de tranchée dans le roc seraient beaucoup moindres et les rampes plus faciles si l'on adoptait de plus fortes courbes sur cette partie de la ligne.

Partant du lac Hélène, la ligne suit un petit cours d'eau sur une distance d'environ 7¾ milles et traverse quelques ravins et collines. Il y aurait ici de fortes tranchées à faire dans le sable et l'argile. L'alignement est passable ; les rampes seraient fortes mais n'excéderaient pas un pied par 1,000 pieds. Les travaux seraient considérables ; pas de roc ; de plus fortes rampes diminueraient les travaux de tranchée.

De ce point la ligne traverse une plaine de sable jusqu'à la décharge du premier lac, distance d'à peu près trois milles. L'alignement est bon ; les rampes seraient presque insensibles et les travaux légers.

De la décharge du premier lac la ligne suit les bords du premier et du second lacs jusqu'au point de partage des eaux des lacs Hélène et Népigon, distance de 3¾ milles. Dans le voisinage de ces lacs l'on rencontre plusieurs chaînes de rochers, et ce serait dans le roc qu'il faudrait faire la plus grande partie des tranchées. L'alignement est passable ; les rampes seraient presque insensibles, sauf une, de 73·39 pieds par mille sur un parcours de 36 chaînes, qui a été adoptée pour franchir le point de partage ci-haut mentionné. On peut dire que les travaux seraient considérables et la plupart en excavations dans le roc.

Du point de partage la ligne suit la rive du troisième lac jusqu'à la baie au sud du lac Nepigon, et cette dernière jusqu'à la station 1,120, distance de 10 milles.

La région que traverse cette partie de la ligne est abrupte et fréquemment coupée de côteaux de sable et de cailloux sur toute son étendue. L'alignement est passable ; les rampes seraient ondulantes, mais elles n'excéderaient pas un pied par 100, ou 52·80 pieds par mille. On peut dire que les travaux seraient considérables et que quelques-unes des tranchées seraient en partie dans le roc. Des courbes plus prononcées diminueraient grandement la quantité des travaux à exécuter sur cette partie de la ligne.

De ce point (environ le 549me mille depuis le lac Népissingue) la ligne suit la baie du Sud jusqu'à l'embouchure de la rivière Kahpistagon, (station 1240).

A partie du confluent de cette rivière avec le lac Népigon, deux lignes ont été tirées, l'une à travers une passe et aboutissant à la dernière mentionnée, à la station 1430, l'autre le long de la rivière et qui rejoint la première au même point.

La distance totale embrassée par la ligne de la rivière, ligne qui a été adoptée, est d'environ sept milles. La région est très abrupte, coupée par des coteaux de rochers et de profonds ravins. L'alignement est inférieur, les courbes atteindraient jusqu'à 5° ; les rampes seraient trop raides, car leur maximum serait de 1.80 pied par 1.00, ou de 95 pieds par mille sur une distance de 1½ mille. Les travaux seraient très considérables ; tranchées dans le roc, et il faudrait probablement percer des tunnels dans les coteaux.

Du 542me au 536me mille, la ligne suit la vallée de la rivière et du lac Kahpistagon. La région est quelque peu accidentée et onduleuse. L'alignement est passable ; les rampes seraient moyennes et ondulantes, leur maximum étant de 70·22 pieds par mille sur un parcours d'environ un demi-mille. Les travaux à exécuter dans le roc, le sable et les cailloux seraient à peu près d'égale quantité, et peuvent être classés comme tantôt considérables tantôt moyens.

La ligne que nous avions à examiner nous ayant tenus très occupés—car elle suit la baie au sud du lac Népigon et la rivière Kahpistagon—nous n'avons pu étudier que superficiellement la possibilité d'autres déviations.

La grande difficulté à vaincre est la différence de niveau entre le lac Népigon et le plateau du lac Kahpistagon, différence qui est de 360 à 380 pieds. Une chaîne de collines de 500 à 800 pieds de hauteur, courant presque nord et sud, s'étend du lac Supérieur à la tête du lac Népigon ; plusieurs cours d'eau traversent cette chaîne et forment des dépressions ou ravins le long desquels il serait peut-être possible d'établir une ligne. Le plus grand de ces cours d'eau est la rivière Kahpistagon, localité de la ligne tracée. Deux petits cours d'eau traversent cette chaîne ; le premier se jette dans la baie du Sud, à la station 772 de la ligne tracée, et l'autre à la station 1084. Une ligne suivant le premier, dont la direction générale serait sud-est, et qui passerait à la tête du lac Kahpistagon pour rejoindre la ligne tracée au 536me mille ou auprès, raccourcirait la ligne actuelle de dix ou douze milles.

Une ligne longeant le deuxième cours d'eau aurait une direction presque franc est, passerait à la tête du même lac, et, opérant sa jonction au même point que la ligne tracée, raccourcirait la ligne actuelle de six ou sept milles.

La difficulté à vaincre dans ces déviations possibles, c'est de trouver l'espace qui permette, avec des rampes praticables, de racheter la différence d'élévation entre les deux points.

Le versant sud-ouest des collines que la ligne devrait suivre pour obtenir une rampe ascendante n'est, en beaucoup d'endroits, qu'un roc coupé verticalement; or, faire suivre à la ligne cette direction exigerait des tunnels sur certains points, et la praticabilité de ce genre de travaux ne peut être déterminée que par de soigneuses études.

Du 536me au 520me mille—distance de 16 milles—la ligne suit la vallée du cours d'eau jusqu'au point de partage entre les rivières Kahpistagon et du Peuplier. La région est onduleuse avec çà et là des crêtes de rochers peu élevées. L'alignement est bon; les rampes seraient moyennes et ondulantes; les travaux tantôt moyens, tantôt légers. En augmentant les courbes, beaucoup de tranchées dans le roc pourraient être évitées, ce qui, sans rendre les rampes plus fortes, diminueraient beaucoup les travaux.

Du 520me au 510me mille — distance de 10 milles — la ligne suit la rivière du Peuplier. La région est accidentée et onduleuse, et il y aurait quelques profondes tranchées à pratiquer dans le roc. L'alignement est bon, mais les rampes ondulerait fortement. On peut dire que les travaux seraient considérables. De plus fortes courbes en réduiraient la quantité. Il est probable qu'une soigneuse révision de cette partie de la ligne aurait de bons résultats.

Du 510me au 505me mille, à la traversée de la rivière de l'Esturgeon—distance de cinq milles—le sol est onduleux et presque tout sable et gravier. En déviant à la station 3060, et en se dirigeant presque franc est, on pourrait obtenir une bonne ligne, avec rampes faciles et sans beaucoup de travaux.

Du 505me au 499me mille—distance de six milles—la région est très mouvementée et coupée de coteaux de sable et de gravier. L'alignement est bon, mais les rampes seraient très ondulantes. Travaux considérables, dont une partie dans le roc. Une petite diversion vers le sud et des courbes plus prononcées diminueraient les travaux et rendraient les rampes plus faciles sur cette partie de la ligne.

Du 499me au 484me mille—distance de 15 miles—le sol est sablonneux et onduleux. L'alignement est bon; les rampes seraient faciles. On peut dire que les travaux seraient légers.

Du 484me au 478me mille—six milles de distance—la région est très mouvementée et formée presque entièrement de sable auquel se mêlent quelques cailloux. Alignement passable; rampes très ondulantes. Le travaux seraient considérables par endroits et moyens en d'autres. Très peu de roc.

En plaçant la ligne le long de la rivière, les travaux seraient moins considérables et les rampes plus faciles, mais on aurait des courbes beaucoup plus fortes.

Du 478me au 459me mille—distance de 19 milles—la région est très onduleuse: côteaux de sable alternant avec des marais. L'alignement est bon, les rampes seraient faciles. Les travaux seraient peu considérables.

Du 459me au 453me mille—distance de six milles—la région est très accidentée, et l'on rencontre quelques rochers. L'alignement est bon; une partie des rampes seraient fortes et ondulantes. Les travaux à exécuter seraient tantôt considérables, tantôt moyens, et parfois dans le roc.

Les divers travaux peuvent se classer comme suit:

42	milles de	travaux	légers.
18	"	"	légers et moyens.
33	"	"	moyens et considérables.
21	"	"	considérables.
13	"	"	très considérables.
127	"	longueur totale de la ligne tracée.	

Par une révision soigneuse et avec de plus nombreuses et plus fortes courbes, on parviendrait à raccourcir la ligne et à diminuer de beaucoup la quantité des travaux. Ainsi, les travaux à exécuter dans la région explorée peuvent, sans crainte, être classés comme suit: 60 pour cent de travaux légers; environ 10 pour cent de travaux moyens; 21 pour cent de travaux considérables, et 9 pour cent de travaux excessivement considérables.

Les travaux de construction de ponts et de quais seraient tantôt légers, tantôt moyens. Il n'y a que trois cours d'eau qui exigeraient des ponts de 100 pieds d'écartement. Ceux qu'ils faudrait franchir à ou près de leur source sont étroits et peu profonds pour la plupart. Les muskegs étant de peu d'étendue, le drainage à faire ne serait pas considérable.

On trouve du bois en petites quantités dans le voisinage de quelques uns des lacs et marais, principalement de l'épinette blanche et rouge, du cèdre et quelques pins rabougris ou résineux d'assez bonnes dimensions. Vers le 80me mille de la traversée de la rivière Népigon, on trouve un sol propre à la culture à l'ouest du lac Hélène et de la rivière ci-dessus nommée, et aussi entre le lac Hélène et le premier lac près de la rivière dans les environs de la ligne tracée. Il est d'une marne argileuse semblable à celle de la ferme de la compagnie de la baie d'Hudson au Rocher Rouge, où l'on obtient une assez bonne récolte de foin, de grosses céréales et de légumes. Il y a une étendue considérable de même terre dans le voisinage du Petit Lac Long et autour du lac Long, que l'on a aussi reconnue devoir être fertile.

On a trouvé du fer magnétique dans le voisinage du lac Long. Des Indiens ont fait voir de beaux échantillons de galène cueillis sur les rives des lacs situés plus au nord. Bien que ce ne soient là que des indices vus à la surface du sol, il est à croire qu'un plus soigneux examen du pays amènerait la découverte de minéraux de valeur. La truite et le poisson blanc abondent dans les lacs de cette région, surtout dans les lacs Népigon, Long, McKay et du Poisson-Blanc, et il est probable qu'il en est d'autres encore inconnus qui sont aussi très poissonneux.

Sur ces points pourraient s'établir des pêcheries et toutes les industries qui en découlent, et auxquelles il ne faut que de promptes voies de communication avec les parties populeuses du pays pour devenir une source de richesse. La même chose peut se dire des richesses minérales: elles n'attendent que la construction du chemin de fer Canadien du Pacifique pour se développer.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

G. H. GAMSBY,
Ingénieur dirigeant.

SANDFORD FLEMING, écr., C. M. G.,
Ingénieur en chef, chemin de fer Canadien du Pacifique.

RAPPORT DE L'EXPLORATION DEPUIS LE LAC LONG, EN GAGNANT L'EST, JUSQU'À LA RIVIÈRE DE L'ORIGNAL.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 19 mai 1880.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions du 15 octobre 1879,—expédiées par vapeur au Rocher Rouge—me prescrivant de rester dans cette contrée pendant l'hiver et d'y continuer mes explorations vers l'est à partir du lac Long, j'ai de suite procédé à la réorganisation de mon parti et vu à me procurer les provisions qu'exigeaient les travaux indiqués. Ces provisions furent débarquées à la baie au Brochet, sur le lac Supérieur, et de là expédiées à l'endroit où devait commencer l'exploration, c'est-à-dire à l'embouchure du lac Long.

Arrivés à ce point, nous avons divisé comme suit les travaux de notre campagne: un aide avec une petite escouade devait explorer le lac Long et faire des sondages

dans une partie, pour reconnaître s'il y avait possibilité de la faire traverser par la ligne, et éviter ainsi le long détour par son extrêmité nord. Deux autres aides devaient continuer l'exploration vers l'est. J'ai établi mon quartier général au poste de la compagnie de la baie d'Hudson près de l'embouchure du lac Long, d'où je pouvais aller visiter les deux escouades et veiller à la bonne distribution des provisions. Ayant eu lieu d'en être satisfait, cet arrangement fut maintenu jusqu'à la fin de nos travaux.

L'escouade d'exploration commença vers le 13 janvier à tirer une ligne à l'aide de la boussole et à chaîner les distances. Sur les premiers dix milles, la région fut trouvée légèrement onduleuse et coupée çà et là de petits coteaux de gravier. A partir de ce point, le sol s'élève graduellement jusqu'au sommet entre les lacs McKay et Shallow Current, qui est terminé par un coteau de gravier de 70 ou 80 pieds de hauteur. A un mille environ de la ligne, il existe une passe dont l'ascension est plus facile et le sol plus onduleux.

Du 19me au 27me mille le sol est onduleux, et les travaux à exécuter seraient tantôt moyens, tantôt légers.

Du 27me au 34me mille, dans le voisinage du lac à la Crosse, le sol est accidenté et rocheux, particulièrement près du lac. Un assez bon tracé pourrait être obtenu autour de la rive nord du lac en traversant une baie à l'extrémité nord-est d'environ 250 pieds de largeur. La rive sud-est bordée de hautes falaises de roc et semble impraticable.

Du 34me au 39me mille, le sol s'élève d'environ un pied par cent jusqu'au sommet, où se trouve une passe d'environ 500 pieds de largeur, formée par une savane unie couverte d'épinette blanche.

Au 39me mille on rencontre une gorge d'environ 300 pieds de profondeur et de 40 chaînes de largeur. On a fait avec la ligne d'exploration un détour d'à peu près un demi mille vers le sud, où l'on a trouvé une traversée praticable. Je pense qu'on trouverait un sol plus uni cinq ou six milles plus au nord de la ligne tracée.

Du 39me au 60me mille la région est presque entièrement marécageuse. On rencontre quelques cours d'eau ; les plus considérables ont 100 pieds de largeur ; leurs bords sont couverts d'épinette blanche et rouge et de cèdre.

Du 60me au 73me mille la ligne passe dans une région brûlée. Quelques bouquets d'arbres ont échappé à l'incendie. Le terrain est onduleux, coupé par des coteaux graveleux et de petits marais.

Du 73me au 102me mille, le sol est généralement onduleux ; on y voit de petits coteaux de roc. Il y a quelques arbres de grandes dimensions—de l'épinette blanche et rouge, du cèdre, et çà et là quelques bouquets de bouleaux. De ce point au 108me mille, nous avons traversé une région ravagée par l'incendie, mais quelques bouquets d'arbres ont été épargnés. Le sol est généralement graveleux et onduleux. De ce point à la rivière à l'Orignal, le terrain est onduleux ; des côteaux de gravier et des marais alternent. Les bois, qui sont petits presque partout, sont le sapin, le pin et le peuplier.

Une assez bonne voie de chemin de fer pourrait être établie dans le voisinage immédiat de la ligne tracée ; mais je suis d'avis que l'on pourrait en tirer une plus avantageuse en se tenant à l'ouest du lac à la Carpe, ensuite en gagnant le nord et en traversant la rivière des Anglais à un ou à trois milles au nord du lac Long ; de là, en gagnant l'est et en traversant à la décharge du lac Shallow Current, pour de là se rendre en droite ligne jusqu'à un bras de la rivière Albany. Les Indiens disent qu'à partir de cette rivière un coteau de gravier s'étend jusqu'au comptoir du Nouveau Brunswick, sur la rivière de l'Orignal.

Quant aux étendues de terre arable rencontrées entre l'extrémité nord du lac Long et la rivière de l'Orignal, sur la ligne tracée, je pense que la zone de bonne terre n'embrasse pas plus de 60 milles du plateau d'épanchement ; mais le Dr Bell, dans son rapport à la Commission Géologique (1877–78), dit : "Après avoir passé les terrains marécageux, au nord du lac Missinaïbi, le voyageur ne peut manquer d'être frappé de l'abondance et de la fertilité du sol exposé sur les bords des rivières Missinaïbi et de l'Orignal jusqu'à la factorerie de l'Orignal.*** J'examinai la contrée sur un mille ou deux en arrière de la rivière en plusieurs endroits, afin de constater quelle

était la nature du sol, et je le trouvai partout excellent, mais tendant à devenir plus marécageux à mesure que je m'éloignais de la rivière dans la région en bas du Long Portage."

Ainsi, le sol fertile, dans les environs des rivières, ne serait donc pas borné à la zone de 60 milles au nord des lignes de partage. Dans un rapport de l'exploration faite entre les rivières Missinaïbi et de l'Orignal, dans l'été de 1871, j'ai signalé à votre attention la fertilité des terres sur lesquelles j'ai passé.

Cette exploration fut faite à une époque où la végétation est dans toute sa force, et c'est cette végétation luxuriante et la grosseur et l'abondance des arbres qui nous portèrent à examiner le sol. C'est sa ressemblance générale de la région explorée l'hiver dernier qui nous a porté à inférer la fertilité de cette dernière.

Il y a de considérables étendues de bonne terre sur les bords est et ouest du lac Long.

A partir de la rive est du lac et le long de la ligne explorée, les étendues de sol fertile, de coteaux de gravier et de marais sont à peu près égales sur les premiers quarante milles.

Du 40me au 60me, du 70me au 95me et du 120me mille, le sol fertile semble dominer. C'est dans ces zones que se trouvent les rivières et c'est dans le voisinage de celles-ci que sont les bonnes terres.

Les circonstances particulières où nous nous trouvions n'ont permis d'examiner que cinq ou dix milles de chaque côté de la ligne d'exploration. En comparant la région de ces rivières avec celle des rivières Missinabi et de l'Orignal, je dois inférer que le sol des deux est de même qualité, tant leur ressemblance est grande.

On y rencontre de grandes étendues d'une terre argileuse semblable à celle qui se voit au poste de la compagnie de la Baie d'Hudson sur le lac Long, et où l'on cultive avec succès les légumes, les grosses céréales et le trèfle. Sur les bords de la rivière, l'épinette blanche, l'épinette rouge et le cèdre abondent, les plus gros de ces arbres variant de 1 à 3½ pieds de diamètre.

On a franchi une étendue considérable que l'incendie avait ravagée. Comme c'était en hiver, on n'a pu juger de la nature du sol. Il nous a paru sec, et il est probable qu'il se compose d'une marne sablonneuse. Ainsi que je l'ai déjà observé, c'est cette qualité de sol qui domine dans les districts incendiés, et bien qu'il ne puisse prendre rang à côté de la terre argileuse, les légumes et le trèfle y croissent en abondance lorsqu'il est convenablement cultivé.

Pour conclure, je déclare partager sincèrement l'avis exprimé par Dr Bell au sujet de cette région : " Nul doute que dans un avenir prochain ce territoire pourra nourrir une grande population."

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-humble et obéissant serviteur,

C. H. GAMSBY.

SANDFORD FLEMING, écr., C.M.G.,
Ingénieur en chef, chemin de fer Canadien du Pacifique.

RAPPORT DE L'EXPLORATION DEPUIS LA RIVIÈRE DE L'ORIGNAL JUSQU'AU LAC MATAGAMA.

OTTAWA, 13 décembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que conformément à vos instructions du 3 juillet, m'enjoignant de me rendre à la rivière de l'Orignal, où s'est terminée mon exploration de l'hiver dernier, et de continuer une ligne à la boussole vers l'est pour opérer jonction avec celle que M. Austin était en voie de tracer, dans une direction ouest, depuis la rivière de l'Esturgeon, je suis parti de Collingwood le 8 juillet, et après m'être procuré assez difficilement les moyens de remonter la rivière Michipi-

coten, nous arivâmes au point où devaient commencer nos travaux le 27 du même mois.

Selon ces instructions, nous avons tiré une ligne à la boussole à partir du point ci-dessus, en suivant une direction générale au sud-est, et tout en prenant avec soin note des distances mesurées et de tous autres renseignements que le temps à notre disposition nous a permis de recueillir.

Nous atteignîmes le 116me mille le 9 octobre. Après m'être entendu avec M. Austin pour opérer la jonction de nos lignes et compléter l'exploration, je m'en revins en suivant la route des canots, que je traversai entre Matagama et le poste-Volant. Cette route est passablement éloignée de la ligne tracée, et son parcours nous a permis d'indiquer sur notre plan nombre de lacs dont la situation influera grandement quant au choix de la localité d'une ligne de chemin de fer.

En divisant cette région en sections, ainsi qu'elle se trouve l'être naturellement par les plus grands cours d'eau qui la traversent, cela facilitera la description du sol, des bois et du caractère de la partie explorée.

Section 1.—Située entre les rivières de l'Orignal et Kapaskaski. Elle embrasse une distance de 32 milles le long de la ligne explorée.

Section 2.—Située entre les rivières Kapaskaski et Nestodjiastono. Elle embrasse une distance de 22 milles.

Section 3.- Située entre les rivières Nestodjiastono et de la Marmotte, (*Ground Hog*). Distance d'environ 16 milles.

Section 4 —Située entre les rivières de la Marmotte et Matagama. Distance de 44 milles.

Le sol de chacune de ces sections est d'une nature et d'une conformation différente ; il est tantôt onduleux, tantôt coupé par des coteaux et accidenté D'une section à l'autre il passe de l'argile à la marne argileuse, et de celle-ci au sable léger.

Section 1.—Elle a 32 milles de longueur et de 30 à 60 de largeur, du nord au sud. Légèrement onduleuse elle s'élève graduellement dans la direction est. Le sol est une marne argileuse ou une vase grisâtre mêlée à de la terre végétale.

C'est à peu près le même sol que celui que l'on rencontre dans le voisinage du fort de la compagnie de la Baie d'Hudson appelé Comptoir du Nouveau-Brunswick, ou l'agent m'apprit que les céréales communes et les légumes ensemencées l'année dernière avaient produit une belle récolte. 70 pour cent à peu près de ce sol peut être considéré comme très bon, et le reste, c'est-à-dire 30 pour cent, est de qualité inférieure, avec côteaux de gravier et muskegs.

Il y a du bois en abondance (bouleau, peuplier, cèdre, épinette blanche, épinette rouge) ; il s'en trouve même de grande dimension en plusieurs endroits, les cèdres sont particulièrement beaux. Au besoin les autres variétés fourniront une quantité considérable de bois de chauffage.

Section 2. La longueur de cette section est de 22 milles ; elle paraît moins large que la section 1. Le terrain est inégal et on y rencontre plusieurs côteaux élevés où le granit affleure. Le sol d'argile et de marne se rencontre par lisières seulement, et la marne sablonneuse mêlée de cailloux alterne. A peu près 50 pour cent de ces terres peut être considéré comme bon ; la balance, bien que non sans valeur, peut être considérée comme inférieure.

Une grande partie de cette section a été devastée par le feu ; les parties boisées ne se trouvent que dans les savannes. Dans les endroits où le feu n'a pas exercé ses ravages on y trouve une quantité moyenne de pin blanc de grosseur ordinaire ainsi que les autres variétés qui croissent sur la section 1. Il y a peu de marais dans cette section.

Section 3.—Dans cette section, qui a une étendue de 16 milles à peu près, le sol est en partie composé de glaise depuis la rivière Nestoliastono jusqu'à quatre milles dans une direction sud-est du côté de la rivière Pishganagamee. Partant de cette dernière et jusqu'à l'autre bout de la section, la terre est sablonneuse et mêlée de cailloux ; quoique considérée comme étant de qualité inférieure elle a produit de belles récoltes d'orge au poste volant de la compagnie de la baie d'Hudson, sur le lac au Foin. Lors de ma première visite, c'est-à-dire le 15 septembre, l'orge était en magasin. Les

tiges des pommes de terre ont été endommagées à cette époque, mais n'ont été réellement détruites que plus tard dans la saison.

La partie boisée de cette section ressemble beaucoup à celle de la section 1, avec cette différence que le pin rouge y remplace l'épinette. Il y a une grande quantité de pin blanc et rouge de bonne grosseur dans toutes les parties de cette section.

Section 4.—Cette section se trouve entre les rivières au Foin et Matagama, distance de 44 milles en suivant la ligne explorée. Cette section est beaucoup plus élevée et plus accidentée que les autres. Sur les hauteurs et sur les rives du lac, il y beaucoup de roc. Le sol, que l'on peut considérer comme inférieur, se compose en grande partie de marne et de cailloux. Au poste de la compagnie de la baie d'Hudson, sur le lac Matagama, on a récolté de l'avoine et de l'orge de qualité inférieure. Je pense que la qualité du grain est due au manque de soin apporté à la culture ainsi qu'à un sol épuisé, plutôt qu'à la stérilité naturelle de cette section.

Le pin rouge croît en abondance sur cette section, il est très élevé, droit et sain ; son diamètre varie de 4 à 14 pouces; il n'a peut-être pas la qualité voulue pour l'exportation, mais il est d'une grande valeur comme utilité locale et domestique. Les nombreux lacs et cours d'eau seront d'une utilité comme voie de communication pour son transport aux divers endroits où se trouvent les pouvoirs d'eau qui en faciliteront la manufacture. Avec ces moyens de communication, un commerce considérable et prospère des produits de la forêt surgira entre cette section du pays et les prairies du Nord-Ouest.

Si l'on considère ce pays suffisamment propre à la construction d'un chemin de fer, il est à propos de le diviser en deux sections.

Section 1.—De la rivière de l'Orignal à la rivière à la Marmotte—distance de 70 milles—il sera facile d'obtenir un bon alignement dans le voisinage immédiat de la ligne explorée. De fortes courbes ne seront pas absolument nécessaires.

Les rampes sont légères pour la plus grande partie; les rampes plus fortes que 1 pied sur 100 seront courtes et ne dépasseront pas, j'espère, 1.25 pied par100 pieds, ou 66 pieds par mille. Je considère ces travaux comme moyens et légers, avec peu de tranchées dans le roc.

Section II.—La partie comprise entre la rivière à la Marmotte et la rivière Matagama—distance de 41 milles—a besoin d'être soigneusement étudiée pour en connaître le niveau et en fixer le tracé. Il serait à propos, s'il était possible, de fixer la ligne plus au sud que la ligne actuelle, afin d'atteindre la branche sud-ouest au fond de la vallée, où l'on aurait un bon tracé. Sur cette section les courbes seront plus fortes et les rampes plus considérables. Les travaux seront tantôt ordinaires, tantôt considérables, et quelque fois dans le roc solide. Les marais n'ont rien d'extraordinaire et sont de peu d'étendue. Ayant à traverser sept branches distinctes de la rivière de l'Orignal, cela nécessitera plusieurs ponts, mais je crois qu'en examinant attentivement les différentes traverses, des ponts de deux ouvertures de 100 pieds seront suffisants pour aucun de ces cours d'eau.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
C. H. GAMSBY,
Ingénieur dirigeant.

A COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef.

RAPPORT DES L'EXPLORATION DEPUIS LE LAC MATAGAMA JUSQU'AU BOUT DE LA LIGNE ÉTABLIE SUR LA RIVIÈRE DE L'ESTURGEON.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 13 décembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre, conformément à vos instructions datées d'Ottawa, le 3 juillet 1880, m'enjoignant de faire une exploration à la boussole

à partir d'un certain endroit sur la rivière de l'Esturgeon à 63 milles de la baie au sud-est du lac Nipissingue, en allant de là par les rivières de l'Esturgeon et Whanopetœ rejoindre M. Gamsby, qui était occupé à tracer la ligne partant de la baie au sud-est du lac Nipissingue pour relier mon tracé.

Vu les difficultés que j'ai éprouvées à me procurer des embarcations pour le transport, il m'a été impossible de commencer les travaux avant le 20 du mois.

De mon point de départ la ligne suit sur un parcours de 22 milles la rive gauche de la rivière, et partout où nous avons tenté de raccourcir le tracé nous avons été forcé de reconnaître qu'il était mieux de suivre la rivière pour continuer notre exploration.

Du 22me mille on traverse à la rive droite de la rivière ; cette traverse est sur le roc solide. Nous avons suivi la berge jusqu'au 38me mille, et je n'hésitai pas à établir le tracé sur la rive gauche, dans la vallée qui longe de près la rivière. A partir de cet endroit, en traversant à la rive gauche, le tracé suivrait le même côté de la rivière jusqu'au 49me mille où, en passant de nouveau à la rive droite en aval du lac Pants et en allant dans une direction à peu près nord-ouest, elle irait en serpentant entre un certain nombre de lacs dépassant la hauteur des terres jusqu'à la rive gauche de la rivière Whanapetœ au 58me mille. Dans le but de choisir un tracé facile il faudrait explorer attentivement toute la partie située sur la hauteur des terres.

Du 58me au 61me mille, en suivant la rive gauche et en traversant de là à la rive droite, on suit la rivière jusqu'au 70me mille, où on la traverse de nouveau pour suivre la rive gauche jusqu'au 73me mille, où traversant encore la rivière, on suit la rive droite jusqu'au 77me mille.

On fait une autre traverse à la rive gauche, près du 77me mille. De ce dernier endroit le tracé suit la rive gauche ; la largeur de la rivière en cet endroit est tout à fait insi- gnifiante, et traversant de nouveau ce cours d'eau en allant dans une direction nord-ouest, vers la rive sud du lac Oshkegami, passant ensuite près du lac près de la ligne déjà tracée, je me suis rendu au 83me mille.

De là, allant au nord du lac Pijiwagamissing et au sud du lac Obickumimiga et en continuant jusqu'au 102me mille, on traverse la rivière Nebawgwasee, puis allant vers le nord, je me suis rendu au point de jonction avec M. Gamsby. Au 116me mille, la ligna passe en plusieurs endroits à travers un pays accidenté, mais ici comme en d'autres lieux, généralement, il n'y a pas d'exploration suffisante, le tracé n'a été fait que d'une manière imparfaite.

Dans la région boisée de cette première partie de la ligne, on trouve le pin, l'épinette blanche, le bouleau, l'épinette rouge, l'érable et le sapin, tandis que dans l'autre partie on y rencontre particulièrement l'épinette blanche, le pin résineux, le pin blanc et rouge, le sapin, quelques épinettes rouges et l'érable en petite quantité.

Il y aura onze rivières à traverser sur un parcours de 116 milles, ainsi qu'un nombre ordinaire de petits cours d'eau ; la plus considérable de ces traverses se trouve à l'entrée de la baie du lac.

Jusqu'au 70me mille on rencontre un bon nombre de collines de roches et autres, et en plusieurs endroits il faudrait pratiquer des tranchées et traverser des coulées. Les premières sections se composent en général de sable et d'une marne sablonneuse ; on a rencontré de la bonne terre, mais en petite quantité.

A partir du 70me mille jusqu'à l'autre bout du tracé, la terre a une surface plus unie, tantôt sable, tantôt sable et gravier, avec marne sablonneuse, ainsi que des marais en certains endroits. On rencontre de la bonne terre près du lac Matagama, mais l'étendue n'en est pas grande.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
W. A. AUSTIN,
Ingénieur civil, A.P.

COLLINGWOOD SCHREIBER,
Ingénieur en chef du chemin
de fer Canadien du Pacifique.

RAPPORT DES EXPLORATIONS DEPUIS LA RIVIÈRE DE L'ESTURGEON JUSQU'AU POINT DE JONCTION AVEC LES EXPLORATIONS FAITES PAR M. MURDOCH EN 1872.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 13 décembre 1880.

CHER MONSIEUR,—Agissant d'après les instructions de Sandford Fleming, écr., C.M.G., (autrefois ingénieur en chef) en date du 12 mai 1880, je me suis rendu au terminus de l'exploration de M. Austin faite en 1879 sur la rivière de l'Esturgeon, où j'arrivai avec mon parti le 3 juin. J'ai alors commencé un tracé d'essai pour une ligne de chemin de fer depuis cet endroit jusqu'au Sault Sainte-Marie.

J'ai trouvé ce que je considère être une bonne traversée de la rivière de l'Esturgeon à dix chaînes de mon point de départ, là où la rivière a une largeur de 200 pieds à l'eau haute et nécessitera un pont de 300 pieds, avec deux ouvertures de 150 pieds chaque, sur une rampe de 0.75 sur cent. A la station 1750, la ligne s'élève sur un coteau d'argile et de gravier où une tranchée de 16 pieds de profondeur à l'entrée aboutit à une rampe de 32.00. De cet endroit, la ligne descend par une rampe de 0.62 sur 100 au bas-fond de la crique Busteed, quelle suit sur un parcours de 5½ milles. Les travaux seraient légers à l'exception de trois ou quatre rochers où la crique est encaissée. Traversant ensuite la crique Busteed à la station 300 au moyen d'un pont de 100 pieds d'ouverture, la ligne commence à monter vers le sommet entre les eaux des rivières de l'Esturgeon et Wahnapitapee, et entre dans une région stérile, dévastée par le feu et rocheuse. Elle longe le flanc des montagnes et nécessitera des travaux ordinaires dans le roc et des rampes assez douces jusqu'au huitième mille ; de là, elle continue avec une rampe de 1.00 sur 100 à une petite distance passée le neuvième mille, où elle atteint le point le plus élevé, 953 pieds au-dessus du niveau de la mer. De la station 500, la ligne suit le niveau général du pays à une élévation de 940 pieds entre des petits coteaux rocheux et des muskegs et nécessitera de légers travaux dans le roc jusqu'au onzième mille; la ligne commence alors à descendre par une rampe de 0.76 sur 100 l'espace d'un demi-mille et ensuite de 1.00 sur 100 l'espace de trois quarts de mille, et aboutit à un marais au treizième mille. Il y aurait deux tranchées assez fortes à faire dans le roc sur le parcours des deux derniers milles mais elles pourraient être en partie évitées lors de l'établissement définitif de la ligne. Après avoir traversé le marais, qui a une longueur de trois quarts de mille à peu près, la ligne entre dans la forêt près du 14me mille, et les quatre milles suivants elle passe sur des coteaux d'argile et de sable et à travers des marais couverts d'épinette blanche. Les travaux seraient légers et les rampes faciles jusqu'au 18me mille, où elle atteint les rives de la rivière Wahnapetœ. Du 18ème mille la ligne suit les bords de la rivière en grande partie sur le versant de la côte, qui est entrecoupée de nombreux ravins. Les collines sont composées d'argile et de sable à la surface et reposent probablement sur le roc, où il y aurait quelques légères tranchées à faire jusqu'au 24ème mille, endroit où la ligne passe sur un terrain bas, et uni qui se continue en montant jusqu'au 26ème mille et traverse un cours d'eau large de 50 pieds, nécessitant un pont de 80 pieds d'ouverture. Entre le 26ème et le 27ème mille la ligne traverse la rivière Wahnapitapee à la tête d'une suite de chutes, nécessitant des tranchées dans le roc chaque côté de la rivière. Comme il y a là de bonnes fondations sur le roc solide je suis d'opinion que cet endroit serait bien choisi pour la construction d'un pont de deux ouvertures de 150 pieds et une de 100 pieds. Du 27me au 28me mille les travaux seraient très légers dans un bas-fond d'argile. Au 28me mille, la ligne traverse un petit coteau d'argile avec une pente de 0.75 sur cent en suivant le versant d'un coteau. Jusqu'au 29me mille les travaux seraient assez considérables sur un terrain moitié argile et moitié roc. Du 29me au 31me, les travaux consisteraient en légères excavations dans le roc sur le versant de la côte, et à l'exception d'un mille où les travaux seraient lourds, le reste serait comparativement léger, excepté une forte tranchée dans le roc là où la rive du lac ne pourrait pas être suivie. Du 35me au 36me mille a ligne passe à travers un muskeg rocailleux ; les travaux ne seraient pa ro plourds, et

de là en suivant le rivage du lac Long jusqu'au 39me mille la ligne suit en grande partie la pente de la côte sur un terrain composé de sable et de gravier. Les travaux seraient ordinaires.

En quittant la rive du lac Long au 39me mille la ligne s'élève graduellement jusqu'au plateau qui est sur le côté nord du lac, qu'elle suit jusqu'au 43me mille. Les travaux à faire seraient principalement dans le sable et l'argile. De cet endroit la ligne commence à descendre par une rampe de 1.00 sur cent jusqu'au 45me mille et nécessiterait de fortes tranchées et des remblais principalement dans le roc. Du 45me mille la ligne suit la rive sud du lac Mugatawaganing; les travaux seraient faciles jusqu'au 48me mille et moitié dans le roc. De cet endroit elle suit le cours d'eau formé par la décharge du lac sur un parcours de trois quarts de mille et qu'elle traverserait ensuite à son embouchure par un pont de 60 pieds d'écartement. Elle suit alors le rivage du lac Rond jusqu'au 50me mille. Elle nécessitera un travail léger quoique en cet endroit elle empiète un peu sur le lac, où l'eau est peu profonde. Du 50me au 53me le travail à faire sur un sol d'argile et de sable serait comparativement léger. Entre le 53me et le 54me mille la ligne s'élève à l'endroit où les eaux de la rivière Vermillon et de la rivière du Poisson Blanc se séparent, et quoique tous les travaux à faire seraient dans le roc ils ne seraient pas très considérables. Ici la ligne passe sur un terrain bas et humide qui, jusqu'au passage de la rivière Vermillon, au 55me mille, nécessiterait un pont de 500 pieds. Entre le 55me et le 65me mille les travaux seraient quelque peu plus considérables, vu que la ligne traverse deux pics formés par deux longues courbes de la rivière Vermillon, qui est très tortueuse.

Les travaux à faire sur le parcours de ces cinq milles seraient modérés, car la moitié de ce terrain est composée de roc et l'autre partie d'argile et de gravier. Les travaux seraient de même nature jusqu'au 69me mille. La ligne traverse la rivière trois fois sur ce parcours et nécessiterait un pont de quatre ouvertures de 100 pieds, deux de 150 pieds et un de 60 pieds. Tous les trois reposeraient sur un fond de roc. Entre le 69me et le 71me mille les travaux pourraient être considérés comme très considérables et nécessiteraient un remblai à travers une baie profonde du lac d'une longueur de 1,500 pieds et profonde de 20 pieds, de plus un autre remblai et une autre tranchée moins considérable, quoique en grande partie dans le roc. De ce point au 75me mille il n'y aurait pas de travaux considérables, sauf deux tranchées où les travaux seraient médiocrement importants, le sol d'après les indices se composant d'argile et de gravier. Les travaux à faire sur le dernier mille seraient très légers. Du 75me au 78me mille ils seraient ordinaires, en partie sur la pente de la côte entrecoupée de nombreux ravins avec quelques légères tranchées dans le roc; le reste serait dans le sable et le gravier. Au 78me mille, la ligne rencontre la berge de la rivière des Espagnols, après quoi, les travaux changeraient de nature et deviendraient plus faciles jusqu'au 102me mille, à l'exception de deux ou trois courts espaces où la ligne est resserrée sur les flanc d'une colline et ou les ravins sont nombreux. On peut dire que la ligne suit la surface du terrain et ressemble beaucoup à une section de prairie. Au 95½ mille la ligne traverse la rivière des Espagnols et nécessiterait un pont de trois ouvertures de 150 pieds, chacune dans 11 pieds d'eau et reposant sur un fond d'argile. En partant du 102me mille les travaux seraient en quelque sorte plus considérables, le pays étant plus accidenté; mais on peut encore les considérer comme légers jusqu'au 116me mille, car il n'y a pas plus qu'un quart des tranchées à faire dans le roc. Près du 116me mille, la ligne commence à s'éloigner du rivage du lac Huron et s'élève au-dessus du point de partage des rivières des Espagnols et du Serpent, endroit où j'ai éprouvé beaucoup de difficulté à trouver une ligne praticable. En partant de là jusqu'au 121me mille, je considère les travaux comme très considérables, principalement dans le roc. La traverse de la rivière au Serpent, au 120½ mille, nécessiterait un pont de deux ouvertures de 100 pieds. Jusqu'au 126me mille les travaux seraient légers et faciles, à l'exception de quelques petites tranchées dans le roc.

En partant de cet endroit jusqu'au point de jonction avec le tracé de M. Murdock, au 131me mille, les travaux seraient ordinaires et à peu près un quart dans le roc.

Les rampes indiquées sur le plan et profile n'excèdent pas 100 sur cent, et cela ne o re sur de courtes distances.

Les courbes n'ont pour la plupart que quatre degrés et même moins. Il arrive cependant que dans des endroits où la ligne suit le bord des lacs et des rivières, elle décrit des courbes de 5 degrés.

On peut généralement se procurer le bois de charpente à l'usage des ponts, ainsi que les traverses, à une faible distance du tracé. On trouve également des matériaux de ballastage de bonne qualité sur le parcours. Il n'y a pas de terres cultivables d'une certaine étendue ; on ne les rencontre que par petites étendues isolées.

Il est facile de se rendre à plusieurs points du tracé par la voie de la baie Georgienne et du lac Huron a l'extrémité est par la rivière des Français, le lac Nipissingue et la rivière de l'Esturgeon, ainsi que par la rivière Wahnapitapee. A la partie centrale par la rivière du Poisson-Blanc, et à la partie ouest par la rivière des Espagnols, qui est navigable sur un parcours de 20 milles de son embouchure, on peut s'y rendre aussi par la rivière et les rives du lac Huron.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
A. BRUNEL,
Ingénieur dirigeant.

COLLINGWOOD SCHREIBER, écr.,
Ingénieur en charge.

RAPPORT CONCERNANT LE PROLONGEMENT DU CHEMIN DE FER CANADA CENTRAL DEPUIS PEMBROKE JUSQU'AU LAC NIPISSINGUE.

OTTAWA, 11 octobre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport sur la partie subventionnée du chemin de fer du Canada Central s'étendant depuis la ville de Pembroke jusque dans le voisinage du lac Nipissingue, distance de 130 milles.

Le tracé de ce chemin de fer a été définitivement choisi aussi loin que le 107me mille, et l'autre partie est sur le point d'être terminée.

Le défrichement des terres a été complété aussi loin que le 95me mille, au village de Mattawa. Les travaux du nivellement et la construction des ponts sont en voie d'exécution jusqu'au 74me mille. La voie est posée et le ballastage à peu près terminé, jusqu'au 61me mille, quelques-uns cependant des remblais importants sur ce parcours n'ont pas encore atteint la hauteur et largeur voulues.

On a construit des gares et établi des voies d'évitement en même temps que des services d'eau aux endroits suivants : à Clark Point, Weston, Pointe Alexandre, Lac Moore, Mackie, Rockliffe, Bissett et aux Deux Rivières.

La voie jusqu'à la station Mackie, au 46me mille, a été posée conformément aux termes du contrat, c'est-à-dire, 4 pieds 8½ pouces, et au-delà de ce point, elle a été posée avec écartement de 5 pieds 6 pouces. Afin de pouvoir l'utiliser à la construction des locomotives et des wagons du chemin de fer du Canada Central, la pose de la voie sur cette dernière partie du tracé sera réduite à la largeur voulue aussitôt qu'elle sera terminée.

Il y a eu assez de rails livrés sur la ligne pour en couvrir 131 milles, savoir : à l'exception d'une petite quantité pour les voies d'évitement, 1,679 tonnes de rails en fer et 9,530 tonnes en acier ont été suffisantes.

Le trafic se fait maintenant régulièrement jusqu'à Bissetts, à une distance de 60 milles de Pembroke, et on pense que la ligne sera suffisamment complétée vers la fin de novembre prochain pour permettre aux trains de fret de circuler jusqu'au 71me mille, près des Deux Rivières.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,
THOMAS RIDOUT.
Ingénieur dirigeant.

COLLINGWOOD SCHREIBER, écr.,
Ingénieur en chef,
Chemin de fer Canadien du Pacifique.

ANNEXE No. 7.

RAPPORT SUR LE TRACE PROBABLE D'UNE LIGNE DE CHEMIN DE FER ENTRE LA BAIE SUD-EST DU LAC NIPISSINGUE ET PRINCE ARTHUR'S LANDING.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 13 décembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport condensé et descriptif des travaux d'exploration nécessités pour le tracé probable du chemin de fer entre la baie Sud-Est du lac Nipissingue et Prince Arthur's Landing.

Le tracé commence au terminus du prolongement du chemin de fer Canada Central, subventionné par le gouvernement, près de la baie Sud-Est du lac Nipissingue, et suit en grande partie le cours de la rivière de l'Esturgeon. Le pays est à plusieurs endroits accidenté et rocailleux ; la ligne passe ici sur un plateau formé de sable, de cailloux, de marne sablonneuse, et marécageux. L'alignement sera bon et les rampes assez faciles jusqu'au 20me mille ou à la base des collines Taylor ; en le traversant, ce sol accidenté et d'une étendue de plus de quatre milles dans une direction diagonale, il nécessitera des rampes de 1 sur 100 en plusieurs endroits. Les tranchées seront assez considérables et généralement dans le roc.

Du 24me au 52me mille le tracé court vers le nord et suit la vallée de la rivière à la Boucane jusqu'au 63me mille ; la région est très unie et la construction du chemin de fer sera très facile.

Du 63me au 112me mille on a reconnu que la vallée de la rivière de l'Esturgeon était l'endroit le plus convenable au chemin de fer ; il faudrait néanmoins traverser la rivière trois fois, la dernière traverse devant se faire à la rive droite au 112me mille en aval du lac Paul. De cet endroit la ligne court dans une direction nord-ouest et va en serpentant entre un certain nombre de lacs jusquà la hauteur des terres à la rivière Wahnapitœ, que l'on atteint au 121me mille. A un endroit plus éloigné il sera nécessaire de faire une exploration attentive dans le but d'obtenir une ligne facile sur ce plateau.

Du 121me mille on continue le tracé jusqu'à la vallée de la rivière Wahnapitœ, que l'on traverse au 124me, 133me, 136me et 140me milles. En quittant cet endroit, on suit la rive gauche de la rivière, qui n'est alors qu'un petit cours d'eau, puis on traverse de nouveau à la rive droite dans une direction nord-ouest, atteignant le rivage sud du lac Oshkegamie, que l'on suit jusqu'au 146me mille. De là le tracé court dans la direction nord du lac Pijiiwagamissing et au sud du lac Obickuminiga, traverse la rivière Ojasing près de son embouchure au 153me mille, et de là à travers un pays uni, sur un parcours de 12 milles, jusqu'au passage de la rivière Ebawquasee où il passe dans une direction nord à travers un pays inégal jusqu'au 176me mille, endroit où il se rencontre avec la ligne d'exploration de M. Gamsby.

Du 6[illegible]me au 120me mille le bois que l'on rencontre consiste principalement en pin blanc, épinette blanche, bouleau, épinette rouge, sapin et érable, et du 120me au 179me en épinette blanche pin résineux, pin blanc et rouge, sapin, un peu d'épinette rouge et une petite quantité d'érable.

Du 63me au 133me mille, le pays est accidenté et couvert de rochers. Les parties unies sont généralement de marne sablonneuse et de sable. On rencontre cependant de la bonne terre dans cette section, mais en petite quantité.

Du 133me au 179me mille, le pays est plus égal ; le sol est composé de sable, de gravier et de marne sablonneuse, avec marais en différents endroits. On trouve cependant de la bonne terre en petite quantité près du lac Matagama. Sur le parcours du 116me mille décrit plus haut, le tracé traverse la rivière onze fois. Du 179me au 223me, dans une direction nord, entre la rivière Matagama et la rivière à la Marmotte

le pays est plus élevé et plus accidenté que la partie qui se trouve plus à l'ouest dans la direction de la rivière de l'Orignal, où il y a une quantité considérable de roc sur les hauteurs ainsi que sur les bords des lacs. Le sol, composé de sable et de marne sablonneuse mêlée de cailloux, est de qualité inférieure. On cultive l'orge et l'avoine au poste de la baie d'Hudson sur le lac Matagama. Le grain est de mauvaise qualité, ce qui est en grande partie dû à la mauvaise culture et à l'état d'épuisement du sol plutôt qu'à la stérilité naturelle du terrain. Il y a dans cette section du pin en abondance; ces arbres sont hauts, droits et sains et mesurent de quatre à quatorze pouces de diamètre; ils ont une certaine valeur pour l'usage local, mais n'ont pas cependant la qualité voulue pour l'exportation.

Du 223me au 239me mille, entre le lac à la Marmotte à la rivière Nestodjiastono, sur un parcours de 12 milles, le sol est sablonneux, mêlé de cailloux, et quoiqu'il puisse être considéré comme inférieur, on y voit de belles récoltes d'orge et de légumes au poste temporaire de la baie d'Hudson sur le lac à la Marmotte. L'orge a été récoltée le 15 septembre; les tiges des pommes de terre avaient alors été attaquées par la gelée, mais elles n'ont péri réellement que plus tard.

Sur un parcours de quatre milles en quittant la rivière Nestodjiastono, le sol est argileux en grande partie. On rencontre dans toute cette partie du pays une quantité considérable de pin rouge et blanc d'assez grande dimension; il y a aussi du bouleau, du peuplier, du cèdre et de l'épinette rouge.

Du 239me au 261me mille, entre les rivières Nestodjiastono et Kapaskaski, le pays est accidenté, et l'on y rencontre des coteaux élevés où le granit affleure; il y a des lisières où le sol est composé d'argile et de marne, et où la marne sablonneuse mêlée de cailloux alterne. Apeu près 50 pour cent du sol de cette section peut-être considéré comme bon, et l'autre partie, qui n'est cependant pas sans valeur, comme inférieure. Le bois d'une grande partie de cette section a été ravagé par le feu, mais là où il n'a pas été détruit, il y a une quantité moyenne de pin blanc d'une assez bonne grosseur, entremêlé de bouleau, de peuplier, de cèdre, d'épinette blanche, et d'épinette rouge. On n'a pas vu de muskegs de grande étendue.

Du 261me au 293me mille, entre les rivières de l'Orignal et Kapaskaski, le pays ondule légèrement, avec pente facile et graduelle dans une direction est. Le sol, de marne argileuse et grisâtre, est mêlé de terre végétale et est identique à celui du voisinage du comptoir du Nouveau-Brunswick, poste de la compagnie de la Baie d'Hudson, où on a récolté l'année dernière une belle moisson de céréales communes et de légumes. 70 pour cent du sol de cette section peut être considéré comme très bon; le reste, ou 30 pour cent, est composé d'à peu près un tiers de qualité inférieure et l'autre partie de muskegs et de coteaux de gravier. Le pays est de même nature sur une étendue de 30 à 60 milles de largeur en allant du nord au sud.

Le bouleau, le cèdre, le peuplier et l'épinette rouge y croissent en abondance et atteignent à plusieurs endroits une grande dimension. Les cèdres sont particulièrement beaux, et les autres espèces peuvent fournir une grande quantité de bois de chauffage.

Du 179e au 223e mille, de Matagama à la rivière Round Log; cette section nécessitera des courbes plus fortes et des rampes plus rapides que celles de la rivière de l'Orignal. Les travaux seront moyens et considérables, avec excavations dans le roc solide. Les muskegs ont peu d'étendue.

Du 223me au 293me mille l'alignement serait bon, sans courbes trop fortes, et les rampes pour la plupart faciles. Les travaux seraient tantôt légers et tantôt moyens; très peu de roc solide.

Le passage des sept bras distincts de la rivière de l'Orignal nécessitera un nombre considérable de ponts, mais il est probable qu'il ne faudra pas plus de deux ouvertures de 100 pieds pour franchir le plus large de ces cours d'eau.

Du 293me au 350me mille le terrain dans le voisinage immédiat de la rivière à l'Orignal est un peu accidenté, et si on tirait une ligne trois ou quatre milles plus au nord de celle-ci, les résultats seraient satisfaisants.

Le terrain est généralement plat et légèrement onduleux, avec marais ou coteaux de sable peu élevés. Il y a des terres fertiles et bien boisées en suivant les vallées de la rivière.

Du 350me au 400me mille le terrain est légèrement onduleux; une partie considérable a été ravagée par le feu; il y a un peu de bois dans les marais; les rampes seraient faciles et la plus grande partie des travaux légers. Il y a quelques coteaux rocheux à traverser sur la ligne tracée, mais ils pourraient être évités pour le tracé définitif.

Du 400me au 450me la ligne devrait être de 10 milles plus au nord que celle explorée; on éviterait par ce moyen la hauteur des terres et le lac Plat.

En traversant près de la décharge de ce lac la région est plate, les rampes très faciles et les travaux légers.

Du 450me au 500me mille le sol est presque plat; le gravier et la marne sablonneuse prédominent; les rampes seraient faciles et les travaux légers; le bois est rare; il y a quelque bon terrain dans le voisinage immédiat du lac Long.

Du 500me au 550me mille la région est un peu accidentée et rocheuse; les rampes seraient difficiles et onduleuses. Les travaux seraient tantôt modérés et tantôt considérables; il n'y a pas de bois de valeur; près de la ligne explorée le sol est stérile et se compose de sable et d'argile blanche.

Du 550me au 580me mille, au passage de la rivière Népigon, le terrain est très accidentée, coupé de hautes falaises et de profonds ravins.

Les rampes sont fortes et atteignent un maximum de 1 50 pied pour cent sur un parcours de deux milles et demi. Il y a un grand nombre de courbes, et les travaux seraient difficiles et très considérables. On trouve du bois dans le voisinage du lac Hélène et quelques petites lisières de terre fertile. Il y a peu d'avantage pour la construction des ponts et pour se procurer de l'eau; les cours d'eau sont traversés à ou près de leurs sources; ils sont étroits et ont peu de profondeur.

Il y a sur toute la longueur de cette section du bois de valeur et des terres fertiles. Ces lisières ont plus ou moins d'étendue, suivant l'importance des rivières qu'elles longent.

Du 580me au 585me mille au Rocher Rouge, une partie considérable de cette section est abrupte et la plus grande partie des travaux seraient dans le roc. Probablement il faudra percer un ou deux petits tunnels; la plupart des rampes seraient très fortes, la ligne formant une courbe tantôt modérée tantôt forte. Une partie des travaux, sur un parcours de quatre à six milles, serait considérée comme très difficile et le reste un peu moins.

Du 585me mille la ligne court dans la direction du sud en suivant les berges de la rivière et de la baie Népigon l'espace de 5 milles, suivant le cours du ruisseau à la Truite l'espace de deux milles et demi, traversant alors la rivière de l'Esturgeon Noir au 596me mille et en droite ligne jusqu'au 603me mille, de là le long de la Baie Noire jusqu'au 610me mille. Cette section de 25 milles offre un alignement facile et nécessitera peu de travaux, le sol se composant de marne et de sable. A l'exception de deux milles à l'endroit où la ligne s'éloigne de la baie Népigon, les travaux ne seront pas coûteux quoique presque tous dans le roc.

Du 610me mille la ligne court dans une direction passablement droite sur un terrain légèrement accidenté et traverse la rivière Pearl au 618me mille; elle longe de près ce cours d'eau et le lac Low, et le sommet ou col du cap du Tonnerre, au 625me mille, à une hauteur de 465 pieds au-dessus des eaux du lac Supérieur.

Du 625me mille la ligne suit le cours du bras est de la rivière Mackenzie par une rampe descendante de 26 pieds par mille, effleurant quelques endroits rocheux sur un espace de quatre milles. L'alignement sera assez bon et les travaux ordinaires, à l'exception d'un mille au sommet, où il y aura quelques tranchées importantes à faire dans le roc ainsi qu'une forte courbe. Sur le parcours des cinq milles qui suivent, les rampes qui suivent sont légères, et les travaux faciles sur un sol de sable et d'argile.

Du 630me mille la ligne suivra en montant le bras ouest de la rivière Mackenzie, passera ensuite à travers une chaîne de rochers au 638me mille, et descendra jusqu'à Prince Arthur's-Landing, au 650me mille, avec une moyenne de 24 pieds par mille. Les travaux de cette section seront légers et l'alignement facile.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef.

F. BRAUN, écr., secrétaire,
Ministère des chemins de fer et canaux.

LISTE DES CONTRATS passés pour la construct. du chemin de fer Canadien du Pacifique.

N° du contrat.	Noms des entrepreneurs.	N° du contrat.	Noms des entrepreneurs.
1	Sifton, Glass et Cie.	29	Cooper, Fairman et Cie
2	Richard Fuller.	30	Robb et Cie.
3	F. J. Barnard.	31	Patent Bolt and Nut Co.
4	Oliver, Davidson et Cie.	32	Cooper, Fairman et Cie.
5	Joseph Whitehead.	32a	LeMay et Blair.
5a	Joseph Whitehead.	33	Kavanagh, Murphy et Upper.
6	Guest et Cie.	34	Cie de transport du Nord-Ouest.
7	Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.	35	Cooper, Fairman et Cie.
8	Mersey Steel and Iron Co.	36	William Robinson.
9	West Cumberland Iron and Steel Co.	37	Heney, Charlebois et Flood
10	West Cumberland Iron and Steel Co.	38	Edmond Ingalls.
11	Naylor, Benzon et Cie.	39	John Irving.
12	L'hon. A. B. Foster.	40	Gouin, Murphy et Upper.
13	Sifton et Ward.	41	Purcell et Cie.
	Purcell et Ryan.	42	Manning, Macdonald, McLaren et Cie.
14	Sifton et Ward.	43	Joseph Upper et Cie.
	Jos. Whitehead (compléter contrat n° 14).	44	West Cumberland Iron and Steel Co.
15	Joseph Whitehead.	45	Barrow Hœmatite Steel Co.
16	Cie de chemin de fer Canada Central.	46	Ebbw Vale Steel, Iron and Coal Co.
17	Anderson, Anderson et Cie.	47	Patent Bolt and Nut Co.
18	Cie de transport de la Rivière Rouge	48	John Ryan.
19	Moses Chevrette.	49	Richard Dickson.
20	Merchants Lake and River Steamship Co.	50	Miller Frères et Mitchell.
21	Patrick Kenny.	51	Dominion Bolt Co.
22	Holcomb et Stewart.	52	Cie de transport du Nord-Ouest.
23	Sifton et Ward.	53	Barrow Hœmatite Steel Co.
24	Oliver, Davidson et Co.	54	Guest et Cie.
25	Purcell et Ryan.	55	West Cumberland Iron and Steel Co.
26	James Isbester.	56	The Kellogg Bridge Co.
27	Merchants Lake and River Steamship Co.	57	The Truro Patent Frog Co.
28	Cie de transport de la Rivière Rouge.	58	W. Hazelhurst.

LISTE des contrats, etc.—*Suite.*

N° du contrat.	Noms des entrepreneurs.	N° du contrat.	Noms des entrepreneurs.
59	Whitehead, Ruttan et Ryan.	74	Wm. Gooderham, Jr.
60	D. O. Mills.	75	Pillow, Hersey et Cie.
61	D. O. Mills.	76	Cooper, Fairman et Cie.
62	D. O. Mills.	77	Stubbs et Cie.
63	D. O. Mills.	78	Skead et Haycock.
64	Ryan, Whitehead et Ruttan.	79	The Truro Patent Frog Co.
65	James Crossen.	80	James Crossen.
66	Bowie et McNaughton.	81	Dunlop et Rainnie.
67	Moncton Car Co.	82	Ontario Car Co.
68	Ontario Car Co.	83	James Crossen.
69	Cie de transport du Nord-Ouest.	84	Ontario Car Co.
70	Cie de transport du Nord-Ouest.	85	Nobles et Follis.
71	The Toronto Bridge Co.	86	Fairbanks, Morse et Cie.
72	Ontario Car Co.	87	James Crossen.
73	The Toronto Bridge Co.		

TABLEAU des contrats passés depuis le 1er juillet 1879.

Chemins de fer.	Numéro du contrat.	Document, lettre, etc., relatifs au contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Nature générale de l'entreprise.
Ch. de fer Canadien du Pacifique	44	Lettre n° 20,289....	West Cumberland Iron and Steel Co. (respons. limitée).	24 juin 1879....	Fourniture et livraison à Montréal de 2,000 tonnes de rails d'acier.
do do	45	do ...	Barrow Hœmatite Co.	20 et 25 juin '79	Fourniture et livraison à Montréal de 1,500 tonnes de rails d'acier.
do do	46	do ...	Ebbw Vale Steel and Iron Co.	19 et 26 juin '79	Fourniture et livraison à Montréal de 1,500 tonnes de rails d'acier.
do do	47	do ...	Patent Nut and Bolt Co. (à responsabilité limitée)...	4 juillet 1879.	Fourniture et livraison sous mât à Newport de 48 tonnes de boulons et écrous.
do do	48	Contrat n° 5,904..	John Ryan.....	19 août 1879 ...	Construction des premiers 100 milles de la section ouest de Winnipeg.
do do	49	do 5,896.....	R. Dickson	15 août 1879...	Const. de gares et pl.-formes sur l'emb. de Pembina
do do	50	do 5,912.....	Miller, frères et Mitchell.....	4 sept. 1879...	Fourniture de 400 tonnes de carvelles à Fort-William et de 300 tonnes à Montréal.
do do	51	do 5,910.....	Dominion Bolt Co.....	8 sept 1879...	Fourniture de 35 tonnes d'éclisses, boulons et écrous à Fort-William.
do do	52	Lettre n° 12,595....	Cie de transport du Nord-Ouest	30 sept. 1879...	Transport de 4,000 tonnes de rails d'acier et d'attaches de Montréal à Fort-William.
do do	53	Contrat n° 6,022...	Barrow Hœmatite Steel Co...	30 août 1879...	Fourniture et livraison en entrepôt à Montréal de 30,000 tonnes de rails d'acier.
do do	54	Contrat n° 5,933...	Guest et Cie.....	11 sept. 1879...	Fourniture et livraison à la Pointe-Lévis ou à Montréal de 10,000 tonnes de rails d'acier.
do do	55	do 5,934..	West Cumberland Iron and Steel Co. (à resp. limitée).	29 août 1879...	Fourniture et livraison à Montréal de 5,000 tonnes de rails d'acier.
do do Emb. de Pembina.	56	Lettre n° 21,015....	The Kellogg Bridge Co.....	29 nov. 1879...	Superstructure en fer pour le pont de la riv. au Rat.
do do	57	O. en C. n° 21,257.	The Truro Patent Frog Co. ...	23 déc. 1879....	Fourniture et livraison sur la voie, à Truro, N.-E, de 120 aiguilles de croisement, cadres de signaux de branchement et tringles d'aiguilles, au complet.
do do	58	Lettre n° 13,284....	W. Hazelhurst..	26 fév. 1880....	Fourniture, livraison et construction d'une plaque tournante couverte et de 3 plaques. tourn. découv.
do do	59	do 21,639...	Whitehead, Ruttan et Ryan...	7 fév. 1880....	Fourniture de 100,000 traverses pour le 2me 100 milles de la section à l'ouest de la Rivière Rouge.
do do	60	Contrat n° 5,973...	D. O. Mills.....	22 déc. 1879....	Const. de la section A.—D'Emory's Bar à Boston Bar, C.B.
do do	61	do 6,014..	D. O. Mills.....	10 fév. 1880....	do B.—De Boston Bar à Lytton, C.B.

do	do	.....	62	Contrat n° 5,975...	D. O. Mills	23 déc. 1879....	do do C.—De Lytton à Junction Flat, C.B.....
do	do	.....	63	do 5,968...	D. O. Mills.....	15 déc. 1879....	do do D.—De Junction Flat au passage d'eau de Savona, C.B.
do	do	.....	64	do 6,043...	Ryan, Whitehead et Ruttan...	18 mars 1880...	Const d'un pont temporaire sur pilotis et chevalets au-dessus de la Riv.-Rouge, Pointe Douglas, Win.
do	do	.....	65	{ do 6,023...	James Crossen	15 mars 1880...	Construction de 4 voitures de 1re cl., à voyageurs.
				{ do 6,035..	James Crossen.....	8 avril 1880...	do d'une voiture de l'administration.
do	do	.....	66	do 6,059...	Bowie, McTavish et Cie.....	3 mai 1880....	Construction du 2me 100 milles de la section ouest de Winnipeg.
do	do	.....	67	do 6,033...	Moncton Car Co	31 mars 1880...	Const. de 60 wagons fermés et de 60 wagons platef.
do	do	.....	68	do 6,025...	Ontario Car Co.	8 mai 1880.....	Construction de 2 wagons-poste et à baggage.
do	do	.....	69	O. en C. n° 22,981.	Cie de Transport du Nord-Ouest.....	14 juin 1880.....	Transport de 3,000 tonnes de rails et d'attaches de Montréal à Emerson.
do	do	.....	70	Contrat n° 6,124...	do do ..	25 mai 1880....	Transport d'environ 23,000 tonnes de rails et d'attaches de Montréal à Emerson et à Fort-Waillim.
do	do	.....	71	do 6,133...	Toronto Bridge Co	22 juin 1880.....	Fourniture et construction de superstructure aux ponts des issues est et ouest du lac des Bois.
do	do	.....	72	O. en C. n° 23,301.	Ontario Car Co.....	7 juillet 1880.	Fourniture et livraison de 50 wagons plats.
do	do	.....	73	Contrat n° 6,151....	Toronto Bridge Co.....	9 oct. 1880.....	Fourniture et construction de superst. aux ponts de la crique Joe et des rivières Rouseau et Seine.
do	do	.....	74	do 6,172...	W. Gooderham, fils.....	14 août 1880...	Service d'eau d'après le système Haggas.
do	do	.....	75	do 6,161...	Pllow, Hersey et Cie.....	16 août 1880...	Fourn. et liv. à Montréal de 100 tonnes de carvelles.
do	do	.....	76	do 6,163...	Cooper, Fairman et Cie.....	13 sept. 1880...	do do
do	do	.....	77	do 6,169...	Stubbs et Cie	17 août 1880...	Const. de 200 milles milles de clôture en fil de fer sur l'embranchement de Pembina et ch. principal.
do	do	.....	.....	O. en C. n° 23,725.	Jno. Irving.....	10 août 1880...	Complétion du transport des rails de Vancouver à New-Westminster.
do	do	.....	78	Contrat n° 6,176...	Skead et Haycock.	3 sept. 1880...	Const. de 200 milles de clôture en fil de fer sur l'embranchement de Pembina et le chemin principal.
do	do	.....	79	O. en C. n° 24,106.	The Truro Patent Frog Co....	18 do 1880...	Fourniture et livraison, sur la voie, à Truro, de 50 aiguilles de croisement et de tringles d'aiguilles.
do	do	.....	80	Contrat n° 6,190...	Jas. Crossen.....	22 do 1880...	Const. et liv. à Emerson de 6 wagons chasse-neige.
do	do	.....	81	do 6,192...	Dunlop et Rainnie.....	23 do 1880...	do 6 herses à neige.
do	do	.....	82	do 6,197...	Ontario Car Co.....	22 do 1880...	do 6 ch.-neige à ailerons.
do	do	.....	83	O. en C. n° 24,247.	James Crossen.....	7 oct. 1880....	Construction et livraison à Cobourg de 15 wagons plateformes.
do	do	.....	84	do	Ontario Car Co	5 oct. 1880.....	Const. et liv. à London de 20 wagons plateformes.
do	do	.....	85	Contrat n° 6,218...	Nobles et Follis.....	24 sept. 1880...	Const. d'un entrepôt de marchandises à Emerson.
do	do	.....	86	O. en C. n° 24,250.	Fairbanks, Morse et Co.....	5 oct. 1880.....	Fourniture de 15 moulins à vent, tourelles et citernes pour service d'eau.
do	do	.....	87	do 24,608	James Crossen.....	15 nov. 1880...	Const. et liv. à Cobourg de 2 herses à neige.

ETAT des contrats passés depuis le 1er juillet 1879.

Chemins de fer et canaux.	Document, lettre, etc., relatifs au contrat.	Nom de l'entrepreneur.	Date du contrat.	Nature générale de l'entreprise.
Chemin de fer Intercolonial.....	Contrat n° 5,879...	Wm. Hazelhurst	9 mai 1879.....	Fourniture et pose de 4 plaques tournantes en fonte à Sainte-Flavie, Campbellton, Newcastle et Truro.
do do	Lettre n° 20 754.....	Pillow, Hersey et Cie.....	21 oct. 1879.....	Fourn. et liv. à la Pointe-Lévis de 50 tonnes de carvelles.
do do	do 20,755....	Cooper, Fairman et Cie.....	do	do do do
do do	Contrat n° 6,021...	Danforth Locomotive Co.....	.....	Construction et livraison à la Pointe-Lévis de 3 locomotives pour la section de la Rivière-du-Loup.
do do	do 6,031...	James Crossen.....	1er avril 1880	Construction de 2 voitures de première à voyageurs.
do do	do 6,037...	M. J. Hogan.....	19,	Ball. du ch. de la jonct. de la Chaudière à la Riv.-du-Loup.
do do	do 6,053...	Alex. Gartshore.....	20 mars 1880...	Fourniture et livraison, sur la voie, à la jonction de la Chaudière, de 7,000 pieds de conduits d'eau de 6 pouces.
do do	do 6,136...	J. Harris et Cie.....	16 juillet 1880.	Construction de 80 wagons fermés.
do do	do 6,138...	Robt. Cochran.....	6 juillet 1885.	do do
do do	do 6,142...	Hinckley Locomotive Co. of Boston.	19 juin 1880....	Construction de 4 locomotives.
do do	do 6,154...	Halifax Coal Co.....	.....	Fourniture de 30,000 tonnes de houille pour le district n° 1.
do do	do 6,157...	C. T. Bate.....	14 juin 1880.....	Permission de se servir du "serre-écrou breveté de Chapleau" sur la section de la Rivière-du-Loup.
Ch. de fer de l'Ile du Prince-E.	do 5,953...	Canadian Engine and Locomotive Co (Resp. limitée).	24 nov. 1879...	Construction de 2 locomotives.
do do ...	do 6,118...	Wm. Gooderham, fils.....	9 août 1880...	Service d'eau d'après le système de Haggas, pour les locomotives.
do do ...	O. en C. n° 23,595	Isaac Brown.....	31 juillet 1880.	Fourniture de 110 tonnes d'anthracite.
do do ...	Contrat n° 6,200..	Intercolonial Coal Mining Company	16 sept. 1880...	Fourniture de 4,500 tonnes de houille mêlée.
Emb. de Windsor, ch. de f., N.E.	do 5,978...	Compagnie du chemin de fer de Windsor et Annapolis...	20 nov. 1879...	Gestion du trafic et exploitation du chemin (arrangement temporaire).
Canal Carillon.....	do 5,875...	F. B, McNamee et Cie.....	23 juin 1879....	Construction d'une digue aux Rapides de Carillon et achèvement de la glissoire.
do	do 5,877...	J. P. Cooke et Cie.....	8 juillet 1879.	Terminer le canal commencé près des Rapides de Carillon.
Rapides des Galops.....	do 5,899...	Wm. Davis et fils	25 sept. 1879...	Approfondissement du chenal des Rapides des Galops.
Canaux de la B. de Burlington.	do 5,922...	McDermid et Hendrie.....	do	Enlèvement de parties de l'ancienne jetée, reconstruction d'une nouvelle superstructure et réparations.
Canal Welland.....	do 5,942...	Usher et Battle	27 oct. 1879.....	Construction d'un déversoir régulateur, ventelles et pont près de l'écluse de sortie, à Port Dalhousie.

do	do	5,965	Bannerman et Cie	5 déc.	1879	Achèvement des travaux d'agrandissem. de la section n° 33.
do	do	5,971	F. B. McNamee et Cie	23 déc.	1879	do do do n° 34.
do	do	6,007	McCleary et McLean	9 février	1880	Fourniture du bois pour un an ou plus.
do	do	6,008	James Wilson	do		Fourniture de fonte, fer battu, cuivre jaune et divers pour un an ou plus.
do	do	6,009	George Gibson	7 juillet	1880	Fourniture de fer de forge pour un an ou plus.
do	do	6,143	O'Brien, Gordon et Bergin	21 juillet	1880	Construction de 19 ponts.
do	do	6,148	Thos. B. Townsend	17 juillet	1880	Construction de toutes les portes d'écluses et portes de rechange.
Canal Sainte-Anne	do	5,948	Baskerville, O'Connor et Cassidy	26 nov.	1879	Construction d'un canal, d'une écluse, etc.
Canal Rideau	do	5,970	John Askwith	12 déc.	1879	Prolongement du quai sur le côté est du bassin.
Canal Lachine et Cornwall	do	6,012	Walter H. Brown	17 février	1880	Fourniture du bois pour les portes d'écluse.
Canal Lachine	do	6,145	O'Brien, Gordon et Bergin	21 juillet	1880	Const. de toutes portes d'éclus. et de rechange requises.
Canal Grenville	do	6,140	Heney, Stewart et Cie.	20 juillet	1880	Agrand. de l'entrée infér. à Greece's Point, rivière Ottawa.

ANNEXE No. 8.

OTTAWA, 8 décembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre n° 54,523, demandant un rapport des travaux d'agrandissement et d'amélioration des différents canaux, maintenant en voie d'exécution, pour l'exercice qui s'est terminé le 30 juin dernier.

Je dois dire que dès le commencement de la présente année, j'ai préparé un rapport spécial (imprimé) indiquant les principaux travaux et détails qui se rapportent à chacune de ces entreprises jusqu'à la fin du mois de mars dernier.

Dans les trois mois suivants, bien que les travaux qu'il a été possible de continuer avec avantage, à cette saison de l'année, aient progressé d'une manière satisfaisante, leur état réel a été si peu changé que je ne crois pas devoir employer mon temps à parler de ces petits détails.

Les travaux sur la partie sud du canal Welland ont cependant été poussés avec une telle vigueur qu'il a été possible d'ouvrir la navigation sur tout son parcours, le premier de mai dernier.

On a donné à l'entreprise la construction des portes d'écluse et des ponts sur ce canal, et les contrats ont été passés au mois de juillet suivant (1880); tout doit être terminé et prêt pour le service pendant le cours de juillet 1881.

Les entrepreneurs de l'aqueduc sur la rivière Chippewa, à la ville de Welland, après avoir préparé les matériaux et travaillé à la construction du batardeau fait dans le but d'assècher les fondations et d'aider à l'érection de la structure, se sont trouvés tellement découragés du résultat de leurs efforts qu'ils offrirent de remettre leur contrat au gouvernement et d'abandonner leurs réclamations, espérant que le gouvernement remettrait les garanties qu'ils avaient déposées pour la dite section et paieraient les travaux faits et les matériaux livrés.

Le 27 octobre dernier, l'honorable conseil privé a décidé d'accorder aux entrepreneurs le privilège d'abandonner leur entreprise aux conditions qui seraient arrêtées plus tard. Dans ce but, l'on est maintenant à préparer un état de l'ouvrage fait et des matériaux fournis.

Au mois de septembre de cette année l'on a transporté sur les lieux les machines destinées aux travaux d'approfondissement du chenal dans les Rapides des Galops; elles ont répondu à l'attente, mais comme les machines propres aux travaux de la mine et celles servant au transport des matériaux sont sur le même bateau, ceux qui ont le contrôle croient que de légers changements devront être faits afin de procéder plus rapidement.

Les travaux de l'entreprise de la nouvelle entrée d'aval du canal de Cornwall sont presque terminés, et tout le bois nécessaire aux portes d'écluses a été fourni et livré.

CANAL LACHINE.

Les travaux d'agrandissement de ce canal, à l'exception de l'entrée d'amont, sont terminés, et tout a été réglé en entier pour quatre des sections.

Les derniers entrepreneurs des sections n°s 1 et 2, étaient MM. James Worthington et Cie, et le prix total de l'entreprise de $1,114,599.27. Les travaux consistaient surtout dans la construction de deux écluses séparées par un bassin dont les murs sont en pierre, l'établissement de piles et de culées pour le pont de la deuxième écluse, d'un déversoir régulateur et d'un canal de dérivation, l'approfondissement d'un large chenal dans le bassin de Montréal, l'excavation du bassin Wellington et la construction de murs latéraux en maçonnerie pour ce bassin.

Les bateaux tirant 18 pieds pourront franchir ce canal lorsque son niveau sera à sa hauteur ordinaire, et ce niveau y est plus bas cette année qu'il ne l'a été dans les quarante années dernières.

La nature particulière des matériauxque l'on a trouvés dans l'endroit occupé par l'écluse de sortie, qui faisait originairement partie du lit de la rivière, et le peu d'espace de temps pendant lequel l'on a pu travailler avec avantage, ont fait de la construction de cette écluse une entreprise qui n'a pu être exécutée qu'au prix d'efforts réels de la part des entrepreneurs et bien souvent de frais considérables, non compris dans les items du devis qui faisait la base de leur contrat.

Il me faut dire aussi que les entrepreneurs ont eu à supporter des pertes sérieuses pendant le mois de septembre 1876, pertes causées par l'irruption de l'eau du canal dans le bassin Wellington. Cet accident a non seulement retardé l'achèvement des travaux, mais a endommagé leur outillage. Les entrepreneurs en attribuent la cause à de vieux caissons qui se trouvaient dans la levée, à leur insu.

L'officier du département prétend, cependant, qu'il avait averti les entrepreneurs de ne point affaiblir la levée, et qu'ainsi ils en sont devenus responsables. Comme il y avait conflit, le département a jugé à propos, après bien des pourparlers, de régler l'affaire, en accordant aux entrepreneurs partie des dommages qu'ils établirent clairement avoir souffert.

Comme je l'ai dit plus haut, les entrepreneurs des sections n°s 4 et 5 ont été entièrement payés.

L'état détaillé des travaux accomplis sur les sections n°s 3, 6, 7, 8, 9 et 10 est presque terminé, et il y a tout lieu de croire que l'on règlera prochainement d'une manière raisonnable et satisfaisante, à l'exception, peut-être, de la section n° 8, à l'égard de laquelle de prétendues réclamations ingénieusement faites sur des bases inusitées, ont été présentées.

La section n° 11 comprend les travaux de construction d'une nouvelle entrée d'amont du canal, ainsi que ceux qui sont nécessaires pour le bassin ou havre propre à favoriser la desserte du trafic, à Lachine. Ce bassin ou havre est placé dans cette partie de la rivière voisine du côté sud-est du chenal conduisant à l'ancien canal, et contient une surface d'eau d'environ 48 arpents, dont une partie a la profondeur naturelle entière et l'autre partie devra être approfondie. Tout cet espace est occupé par une batture où l'eau est plus ou moins profonde, et tous les sondages faits, tant pendant qu'après le premier relèvement, ont donné l'idée que le ond est comparativement une surface unie rocheuse.

Afin de profiter de l'inclinaison de la surface de la rivière entre cet endroit, où l'eau commence à couler rapidement, et cette partie de la ligne qui aboutit au rivage, l'on a décidé de construire une ligne de caissons sur toute cette distance, et de cette façon en faire un bassin intérieur d'eau tranquille de la capacité ci-dessus mentionnée.

Sur un parcours de deux tiers de mille au large du rivage, on a construit et immergé à six pieds de distance une double ligne de caissons, et l'espace entre chaque caisson a été protégé d'une double rangée de caissons et le tout rempli de terre battue.

Du côté extérieur, ou du côté de la rivière de ces caissons, les matériaux extraits de la section n° 10 ont été déposés et forment une large levée sur la plus grande étendue occupée par les doubles caissons.

En arrière de la jetée qui forme la partie sud de l'entrée conduisant à l'ancien canal, d'étroits caissons ont été immergés et l'espace entre les anciennes et les nouvelles constructions a été garni de palplanches, puis rempli de terre battue.

On a aussi construit deux digues, l'une à l'extrémité supérieure de la double rangée des caissons, l'autre à peu près au milieu entre ce point et la partie inférieure de l'ouvrage.

Au mois d'août dernier, peu de temps après avoir pompé l'eau de la partie inférieure de la section, on a découvert une fuite considérable à l'endroit où la double rangée de caissons, et conséquemment le mur de terre battue, se trouvait dans une eau peu profonde. Cette fuite passait sous la terre battue à travers des matériaux poreux déposés dans une large cavité de roc, et dont la surface était si dure, qu'en sondant, on ne remarquait que peu et même aucune différence entre cette partie et le

roc qui l'entourait, et que même les plongeurs employés par les entrepreneurs n'avaient pu la découvrir dans leurs travaux de préparation et de nettoiement de l'assise du mur de terre battue.

La fuite fut cependant fermée en établissant dans le pisé une rangée additionnelle de longues palplanches, et pendant un temps considérable l'eau n'entra plus, ou bien peu, dans le bassin, par cet endroit.

Mais vers le milieu du mois de novembre les continuelles et grandes pluies d'automne élevèrent le niveau de la rivière à Lachine de deux pieds. Cette crue fit que l'eau pénétra sous la nouvelle rangée de palplanches en quantité tellement considérable que les puissantes pompes des entrepreneurs ne purent l'arrêter; en conséquence les travaux durent cesser pour la saison. C'est d'autant plus regrettable que si l'on eût pu travailler trois semaines encore, l'ouvrage aurait été terminé et l'on n'eût pas été obligé de faire de nouveaux travaux d'épuisement sur cette partie de la section.

On a donné à l'entreprise, au mois de juillet dernier, la construction des portes d'écluse du canal Lachine. Celles des deux nouvelles écluses près du havre de Montréal seront posées à bonne heure en mai prochain.

Le 29 juin un accident grave a eu lieu sur la deuxième écluse en amont du havre de Montréal. Un bateau à pleine vapeur frappa les portes d'amont et les brisa, ce qui eut pour résultat d'arracher aussi entièrement les portes d'aval de leur place. La violence de l'eau sortant du bief d'amont pressa tellement plusieurs bâtiments contre les portes d'aval de l'écluse de sortie, qu'ils furent retournés bout pour bout, prenant une direction descendante.

Ce désastre a considérablement endommagé les navires qui stationnaient dans le bassin du canal, à Montréal, et l'on crut d'abord qu'il serait la cause de beaucoup de retards dans la navigation, mais avec les portes de rechange, malgré le peu de moyens dont est pourvu le canal pour les manœuvrer, la difficulté a été promptement maîtrisée, grâce à l'énergie et au jugement du surintendant M. M. Conway, qui, à ma connaissance personnelle, a continué les travaux, sans relâche, depuis le mercredi 30 juin à bonne heure, jusqu'à ce que quelques navires y fussent passés le dimanche. La navigation fut complètement reprise le lundi, 5 juillet.

Afin de prévenir à l'avenir autant que possible de tels accidents, il me semble qu'il devrait y avoir un examen plus sévère de la sonnerie reliant la chambre de la machine au lieu occupé par le capitaine ou le pilote. En outre, il devrait y avoir une personne, ou plus, qui serait capable de se mettre en rapport instantanément avec le pilote et le mécanicien chaque fois que les navires entrent dans les canaux ou en sortent.

Je dois dire ici, que récemment on a construit un bateau convenable muni d'appareils permettant de manœuvrer les portes, et que l'on pourra facilement transporter partout où besoin sera.

Pour toute autre information relative au système des canaux entre le lac Erié et la cité de Montréal, j'attire respectueusement l'attention sur le rapport général ci-dessus mentionné.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN PAGE,
Ingénieur en chef des canaux.

Le secrétaire des
Chemins de fer et canaux.

ANNEXE No. 9.

CANAUX DE LACHINE, BEAUHARNOIS, CHAMBLY, SAINT-OURS ET SAINTE-ANNE.

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR-CONTRÔLEUR,
MONTRÉAL, 21 octobre 1880.

MONSIEUR,—Conformément à votre lettre No 54,071, j'ai l'bonneur de vous transmettre le rapport annuel des travaux sous ma direction, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880. Ce rapport a été préparé par M. Thos. W. Harrington, l'ingénieur-contrôleur temporaire de ces canaux, depuis la mort du regretté John G. Sippell jusqu'à la date de ma nomination au mois de mai dernier.

A cette occasion je crois devoir exprimer à M. Harrington et aux autres officiers, ma gratitude sincère de l'aide cordiale qu'ils m'ont donnée pour me mettre au fait des détails de ma nouvelle position.

Les constructions sous le contrôle de ce bureau comprennent les canaux de Lachine et de Beauharnois sur le fleuve Saint-Laurent; le canal Chambly et l'écluse et la digue de Saint-Ours sur la rivière Richelieu.

Le seul accident sérieux arrivé sur ces canaux eut lieu le 29 juin dernier. Le bateaux à vapeur "Bohemian" se jeta sur les portes de l'écluse No 2 du canal Lachine, et la navigation fut interrompue pendant l'espace de cinq jours et demi.

La plus stricte économie a présidé à l'entretien de ces canaux, et, vu la somme comparativement légère affectée à cet objet, grand nombre d'améliorations dont le besoin se fait grandement sentir n'ont pu être faites et cela au détriment de la navigation. C'est plus spécialement sur les canaux Beauharnais et de Chambly que ceci a eu lieu.

L'entretien du canal Lachine, bien que tout nouvellement agrandi et reconstruit, a été de beaucoup plus dispendieux qu'on ne s'y fût attendu, faute de la construction trop fragile des murs en talus sur les sections 6, 7 et 8 et dont une partie est déjà défaite.

Le canal Chambly est dans un état délabré et des réparations très considérables sont nécessaires aux trois écluses accolées de l'entrée d'aval. Les autres écluses, bien qu'en meilleur état demandent aussi de grandes réparations. On les a différées d'année en année en attendant que l'agrandissement projeté de ce canal fût décidé, mais tout autre retard compromettrait la navigation, pour l'an prochain.

Le canal Beauharnois est en bon état. Le plus pressé là serait la reconstruction des piliers des entrées d'amont et d'aval, la dernière protégée d'un brise-glace.

Le surintendant du canal Lachine, dans son rapport annuel, me fait, à propos des dommages causés par les bâtiments, les recommandations et remarques suivantes qui, je crois, méritent bien qu'on s'en occupe :—" Dans mon opinion, dit-il, les présents " règlements des canaux devraient être modifiés et des mesures plus rigoureuses " prises concernant les personnes chargées de la conduite des bateaux sur les canaux. " Si le capitaine ou la personne qui avait le commandement du navire causant le " dommage était susceptible d'être poursuivi et condamné à l'emprisonnement et si " l'on exposait à payer l'amende ou des dommages les propriétaires de ces bâtiments " cela aurait certainement l'effet de les rendre plus soigneux. Le trafic sur ces canaux " est à la merci des personnes qui ont le commandement des navires et peut être arrêté " à chaque instant par la faute de ces hommes qui, bien souvent, sont dans un état peu " convenable pour diriger avec sûreté leur bâtiment à travers les écluses."

Je vous transmets un tableau du montant des amendes et dommages perçus et le rapport mensuel des plus hautes et plus basses eaux.

Canal Lachine.

Ce canal a été fermé le 4 décembre 1879 et ouvert de nouveau au trafic le 25 avril 1880.

Comme le travail d'agrandissement était virtuellement fini au printemps de 1879 sur les sections situées au-dessous du n° 11, sections qui comprenaient la nouvelle entrée à Lachine, il ne fut pas nécessaire de retirer l'eau pendant l'hiver dernier. Les propriétaires de moulins et les fabricants en profitèrent grandement. Au mois d'avril, cependant, on abaissa pendant dix jours le niveau du canal afin de faire les réparations nécessaires.

Il n'y eut aucune interruption de la circulation de ce canal jusqu'au 29me jour de juin lorsque le *Bohemian* brisa les portes d'amont de l'écluse n° 2. L'eau en faisant irruption déplaça les portes d'aval de l'écluse n° 2 en partie ouvertes à ce moment, et endommagea sérieusement les ouvrages nouveaux qui se trouvaient entre le bassin neuf et l'ancien et entre les nouvelles et anciennes écluses inférieures. Cet accident interrompit le trafic pendant cinq jours et demi; trente-six heures de ce temps sont prises sur l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Pendant la partie de l'année fiscale comprise entre 1er juillet et la clôture de la navigation, on a fait travailler les hommes aux réparations des travaux d'art, fossés de décharge, à l'abaissement du fond de la nouvelle tranchée de la rivière Saint-Pierre, au nettoyage du vieux chenal de cette rivière, à travers le marais de Lachine, réparations aux routes, aux abords des ponts, chemins de hâlage, levées, etc.

Après la fermeture de la navigation et pendant l'hiver, les gardiens d'écluses et les gardiens de pont s'occupèrent à maintenir le niveau de l'eau à la profondeur moyenne de l'été, pendant que les charpentiers travaillaient à construire les passerelles des portes d'écluse, les poteaux d'amarrage, les poteaux de reverbère et les estacades de l'entrée de Lachine.

Avant l'ouverture de la navigation au printemps, les portes supérieures et inférieures du côté nord de l'écluse n° 4, qui avaient été endommagées l'automne dernier furent considérablement réparées et les murs de l'écluse n° 2, le mur du bassin en face des moulins et des manufactures, et le large déversoir à la tête du bassin n° 2 entièrement rejointoyés.

Lorsque l'eau a été retirée, vers le 15 avril, l'on a découvert de graves fuites d'eau sous les fondations du déversoir régulateur de l'écluse de la côte Saint-Paul. Le bief supérieur fut alors vidé afin de permettre de les boucher. On profita de ce temps pour réparer à chaque endroit, où il y avait besoin, sur les sections 6, 7 et 8 les murs à talus en pierres perdues, et nettoyer le fond de l'ancien canal entre l'écluse de prise d'eau et l'extrémité supérieure de la section 10 en enlevant les pierres détachées et le gravier qui avaient embarrassé la navigation de navires lourdement chargés la saison précédente.

Après l'ouverture de la navigation les réparations accoutumées furent faites aux quais, au plancher des remises, aux tabliers des ponts, au chemins de halage, aux routes, aux rampes, etc., etc.

Ci-suit le compte-rendu détaillé des principales réparations exécutées, pendant l'année fiscale.

Ecluse n° 1, à l'entrée d'aval.

Cette écluse, qui est inondée par les crues d'hiver du Saint-Laurent a été démembrée, comme d'habitude, après la fermeture de la navigation, et les portes ont été boulonnées sûrement aux murs. Au printemps on a rependu les portes, renouvelé les vis de manœuvre des ventelles, réparé les montants et les garde-fous, on s'est procuré six nouveaux poteaux, et on a placé une défense neuve au-dessus des portes d'amont, sur le côté sud.

Ecluse n° 2.

Les murs ont été entièrement rejointoyés avec du ciment, on s'est procuré de nouvelles vis de manœuvre des ventelles, et une défense neuve a été placée au-dessus des portes d'amont, sur le côté sud de l'écluse. Des réparations ont été faites en même temps aux montants et aux garde-fous.

Ecluse n° 3. Saint-Gabriel.

On a enlevé les cadres de chaînes de puits, et renouvelé les parties en cuivre les tiges de ventelle et les treuils ont été munis de nouvelles pièces de cuivre, et des réparations ont été faites aux montants et aux garde-fous.

Ecluse n° 4. Côte Saint-Paul.

Les portes d'amont et d'aval situées sur le côté nord de cette écluse et qui avaient été gravement endommagées tard en novembre furent réparées comme suit, savoir : — Renouvellement des tringles supérieures en bois de chêne, poteaux, plate-formes, pièces supérieures de pin sous les ponts pour les piétons, nouvelle armature, et la mise en bon état des ferrures des portes et du mécanisme.

Ecluse n° . Ecluse de prise d'eau, Lachine.

Les réparations exécutées sur cette écluse furent de peu d'importance et se bornèrent aux pièces de cuivre pour les vannes, les écrous, les treuils, etc.

Pont n° 1. Ecluse n° 2.

Le pont est neuf et a été bâti dans le printemps de 1879. Il n'a besoin que d'être ajusté et que d'un assortiment de tampons en caoutchouc pour amortir le heurt lorsqu'on l'ouvre ou ferme.

Pont n° 2, sur la rue Wellington.

C'est aussi un nouveau pont construit dans le printemps de 1879 et qui n'a besoin que de tampons en caoutchouc et quelques petites réparations aux armatures. Vu la dilatation du pont causée par l'extrême chaleur de l'été, il faudra l'ajuster.

Pont n° 3, sur l'écluse Saint Gabriel.

C'est un des anciens petits ponts. Bâti en 1866, l'on devait, le printemps dernier, le remplacer par un neuf qui s'étendrait sur les deux écluses. Si le nouveau pont que l'on a proposé de jeter sur ces écluses n'est pas donné à l'entreprise pendant l'hiver, il faudra nécessairement renouveler le pont actuel avant l'ouverture de la navigation, le printemps prochain, car il est entièrement pourri. Il ne serait pas judicieux de le reconstruire, parce qu'il est trop petit pour la très grande circulation sur ce point. Il faudrait construire le pont avant que l'on se serve de la nouvelle écluse.

Ce pont, de même que les trois ponts fixes qui s'y joignent, ont été planchéiés à neuf le printemps dernier.

Pont n° 4, ou pont Brewster.

C'est un des petits ponts agrandis pour convenir au canal. Le mécanisme a été en partie renouvelé, et l'automne dernier on a replanchéié les extrémités du pont tournant et des ponts fixes.

Pont n° 5, Côte Saint-Paul.

Comme le précédent, il a été allongé. Dans le courant de l'automne dernier, le plancher de ce pont, de même que celui des ponts fixes, fut renouvelé, et au printemps l'on s'est procuré de nouveaux galets et l'on a réparé le mécanisme. Les dommages causés par la barge *Fame* pendant le mois de juin ont été temporairement réparés.

Pont n° 6, à l'écluse de prise d'eau à Lachine.

Ce pont et les six ponts stationnaires ont été nouvellement planchéiés avec du bois de trois pouces d'épaisseur.

Seize des ponts fixes et quatre des ponts tournants doivent être renouvelés au moins une fois chaque année. Le plancher de chêne des ponts n° 1 et n° 2 est d'un bon user, mais vu la circulation très grande à cet endroit, il devra être renouvelé cet automne.

Déversoirs.

Le déversoir n°, 1 sur la côte sud du bassin n° 2, et immédiatement en amont de l'écluse n° 2, a été construit en 1878. Il a six portes à coulisse. Aucune réparation n'est nécessaire.

Déversoir n° 2.

Il est aussi situé sur le côté sud du bassin n° 2, à son extrémité supérieure. La maçonnerie de ce déversoir et celle du mur de revêtement en face des moulins, ont été rejointoyées. On s'est procuré de nouvelles vis de manœuvre et des tubes de tiges de ventelle.

Déversoir n° 3, écluse Saint-Gabriel.

Ce nouveau déversoir a été terminé au printemps de 1879. Il a quatre portes tournantes et quatre portes à coulisse. Ces dernières, qui ne fonctionnaient pas bien, ont été enlevées et réajustées le printemps dernier,

Déversoir n° 4, à l'écluse n° 4.

Ce déversoir a aussi quatre portes à coulisse et quatre portes tournantes. Les quatre dernières ont été enlevées et réparées et l'on s'est procuré des pièces de cuivre pour les portes à coulisse. On a découvert des fuites considérables venant de l'ancienne écluse sur le côté nord et du coursier d'alimentation vers les moulins sur le côté sud. Ces fuites furent étanchés avec du béton, du mortier et du pisé. On a dû creuser beaucoup pour arriver au-dessous de ces fuites.

Le plafond du coursier de décharge a été enlevé et l'on a placé en dessous, entre les pièces de bois, du pisé, puis le fond a été remis.

La maçonnerie a été complètement rejointoyée et des trous ont été forés dans les seuils en pierre et du mortier fut répandu autour des pièces de fondation du mur de chute.

Déversoirs n° 5 et 6, à Lachine.

Ces déversoirs sont placés l'un sur le côté sud de l'ancienne écluse de prise d'eau et l'autre sur le côté nord, à l'extrêmité d'amont de la même écluse. La première a huit portes tournantes et la dernière seize. Les seules réparations nécessaires ont été le renouvellement de quelques pièces en fonte, etc., etc.

Quaïs.

La longueur totale des quais sur les bassins de ce canal est d'environ deux milles et demi. L'entretien en coûte très cher, à raison de la grande circulation et du lourd fret que l'on y transporte et dépose, comme le fer en gueuse, le charbon, le sel, le sucre, etc. Depuis le 1er juillet jusqu'à la fin de la dernière saison il a fallu presque continuellement deux charpentiers et un journalier pour les réparer. Au mois d'avril on les a nettoyés et mis en bon état pour l'ouverture de la navigation.

Hangars à fret et aux farines.

Il y a sept hangars, dont deux au Bassin Saint-Gabriel et cinq au Bassin n° 2. Ceux du Bassin Saint-Gabriel ont été construits en 1873. La toiture a été peinturée l'automne dernier et l'on a réparé les gouttières, etc. Ces deux hangars sont destinés

à recevoir la farine et sont en très bon état. Trois des hangars du Bassin n° 9 sont en bois et revêtus de planches d'un pouce. Ils ont été construits il y a ving t ans et servent à remiser le fret destiné à remonter ou à descendre le canal. On a renouvelé le plancher l'année dernière et réparé les toits. Les autres hangars désignés sous les n°s 1 et 2 ont été construits en 1846. Ils sont en bois et ont été couverts en tôle. Il a fallu cependant, il y a six ans, les couvrir en asbète, mais comme ils font eau de nouveau et que ces hangars servent principalement à remiser la farine, des réparations devront être exécutées cet automne. Les soles et la base des poteaux que l'on avait renouvelés en 1856 sont maintenant pourris et l'on devra les remplacer dans l'hiver de 1881 ou 1882, le plus tard.

Magasins, ateliers et demeure du garde-magasin.

Ces maisons sont situées sur la rue du Moulin, à la Pointe Saint-Charles. Construites en briques sur fondations en pierre, il y a huit ans, par le département de l'agriculture, qui les destinait à recevoir les immigrants, elles furent transférées à ce département deux ans après, Les planchers ont dû être renouvelés. On a aussi pourvu à la ventilation en pratiquant des ouvertures convenables dans les murs de fondation.

Maisons d'habitation.

Quinze de ces maisons sont habitées par des employés du canal, qui ont droit au logement ou à une allocation en tenant lieu. Il y en a deux sur la rue Charles, à la Pointe Saint-Charles, douze sur les rues William, Guy et du Bassin, au village Saint-Gabriel, et une à la côte Saint-Paul. Ce sont toutes d'anciennes constructions et qui demandent de grandes réparations pour les conserver habitables. On n'a fait pendant l'année que les réparations absolument nécessaires à ces maisons et aux dépendances, et les latrines ont été vidées.

Piliers et estacades à Lachine.

On a bâti une nouvelle estacade de déviation, pour remplacer l'ancienne, immédiatement au-dessus de l'écluse de prise d'eau à l'entrée du vieux déversoir d'alimentation, sur le côté sud.

Cette estacade a 166 pieds de longueur, 33 de largeur à son extrémité inférieure et 18 pieds à sa partie supérieure. Les barres transversales sont à dix pieds de distance, avec des entretoises croisées entre chacune d'elles, et le tout solidement maintenu par des boulons taraudés de 1½ pouce.

Quatre des anciennes estacades du bassin à bois ont été tirées sur la levée pour les y faire sécher. Au printemps les boulons transversaux ont été resserrés et les estacades revêtues de nouvelles pièces de bois de six pouces, puis remises en place avant l'arrivée du nouveau bois. L'on a fait quelques réparations aux piliers situés entre le bassin à bois et le canal, telles que le renouvellement des traverses supérieures et des pièces de face et le vêtement des angles, en épinette rouge.

On a aussi mis de la pierre—plusieurs charges de chalands—dans ces piliers.

Poteaux d'amarrage.

On a renouvelé deux cents poteaux d'amarrage à divers endroits sur la ligne du canal, sur la digue en aile et les piliers du bassin à bois, à Lachine.

Chemins de halage et murs en pierres perdues.

Les frais du maintien en bon état des chemins de halage, en arrière des murs en talus au-dessus de l'écluse n° 3, ont été très considérables, vu que les levées sont neuves et que l'action de l'eau sur ces murs en pierres sèches forme des trous sur le chemin, au grand danger des chevaux qui remorquent les bateaux.

Les rigoles ont été fréquemment nettoyées et tenues partout en bon état.

Des réparations ont été faites aux murs latéraux en pierres perdues entre l'écluse de la côte St.-Paul et la tranchée dans le roc en différents endroits où des pierres avaient été déplacées par des trains de bois et des navires. Ces murs sont maintenant en bon état, mais on a besoin d'y prendre garde continuellement, parce que ces pierres de petites dimensions se déplacent très facilement.

Chemins et rampes.

Cette partie du chemin dit *Farmers Road*, Côte Saint-Paul, d'une longneur d'environ $\frac{1}{8}$ de mille, vis-à-vis la station 8, que les entrepreneurs avaient laissée en mauvais état, a été réparée avec du gravier apporté de la section n° 9. Il en a été de même pour les rampes conduisant aux quais du bassin n° 2 ainsi que pour tous les abords des ponts. Ces dernières réparations ont été faites avec des pierres et du gravier apportés, sur des chalands, de la tranchée dans le roc près de Lachine.

Fossés de décharge et rivière Saint-Pierre.

On a nettoyé tous les fossés de décharge conduisant du canal à la rivière Saint-Pierre, la rivière Saint-Pierre elle-même, et la nouvelle tranchée sur le côté sud du chemin de fer de Lachine. Dans quelques endroits il a fallu approfondir cette tranchée. Les terres avoisinant la rivière Saint-Pierre, où se trouve ce que l'on appelle le marais de Lachine, n'ont point souffertes cette année de l'eau du canal, et le surintendant assure qu'elles sont mieux égouttées maintenant qu'elles ne l'ont été pendant les vingt-six dernières années.

Chalands

On se sert sur ce canal, pour faire les réparations, de deux petits chalands très vieux et tout à faits impropres lorsqu'il s'agit de pendre les portes d'écluses. Ils ont été mis, au printemps, en aussi bon état que possible. On a acheté le bois nécessaire à la construction d'un chaland de bonnes dimensions, utile et muni d'appareils pour le posage des portes d'écluses, etc. Au mois d'octobre, il sera prêt pour le service.

Vaisseaux coulés bas et abandonnés.

Pendant l'automne de 1878, trois des barges employées à charrier la pierre de la section n° 9, à la section n° 11, pour le remplissage des caissons, coulèrent bas, près de la digue en aile, au-dessus de l'écluse de prise d'eau. Comme elles ne valaient point le montant qu'il aurait fallu dépenser pour les retirer de là, les propriétaires refusèsent de les enlever, ce que dût faire le surintendant. Après les avoir fait chavirer, afin de les décharger, on les mit à flot et en dehors de la voie du trafic, puis un dragueur enleva la pierre dont elles étaient chargées et nettoya complètement le chenal.

NOUVEAUX TRAVAUX D'AGRANDISSEMENT.

Section n° 1.

Les travaux de cette section comprennent la construction des écluses n° 1 et n° 2, avec un bassin encaissé par un mur et un quai; culées du pont à l'écluse n° 2, un déversoir et un coursier de décharge, etc. Entrepreneurs.—MM. James Worthington et Cie.

Cette section fut presque entièrement terminée pendant l'automne de 1878, mais au printemps de 1879, la glace de la rivière déplaça la plus grande partie du couronnement de l'écluse et du bassin n° 1. Depuis ce temps, le couronnement a été replacé et fixé aux murs au moyen de boulons.

On a aussi construit les parapets à l'extrémité du pont de la rue du Moulin, au-dessus de l'écluse n° 2, terminé le macadamisage des routes, complété la maçonnerie, et replacé le couronnement à la jonction de l'ancien et du nouvel ouvrage au-dessus de l'écluse n° 2. Au mois de novembre, tous les travaux de cette section donnés à l'entreprise étaient finis.

Section n° 2.

Cette section comprend l'agrandissement et l'approfondissement du bassin n° 2, la construction du Bassin Wellington, de ses murs et quais, etc. Entrepreneurs,—MM. James Worthington et Cie.

Au commencement de l'année tout était terminé sur cette section, moins le dragage du Bassin n° 2, que les entrepreneurs n'ont pu finir avant le mois de novembre.

Le printemps dernier on devait finir le nivellement du fond de ce bassin, qui avait été laissé passablement irrégulier, mais comme le canal n'a pas été vidé à cette époque, tout est encore dans le même état.

L'estimation définitive de ces deux sections adjugées et comprises dans un seul contrat, a été terminée et envoyée à l'ingénieur en chef le 10 septembre 1880.

Section n° 3.

Cette section s'étend depuis la tête du bassin n° 2, à une petite distance en amont de l'écluse Saint-Gabriel et a une longueur de 4,200 pieds. Les travaux consistent dans l'agrandissement du prisme du canal, la construction de piliers et culées pour les deux ponts de la rue Wellington, d'une nouvelle écluse et d'un déversoir régulateur, un coursier, et les culées du pont sur ce coursier, la démolition et la reconstruction de la plus grande partie de l'ancienne écluse, la construction de quais, de murs de soutènement, etc., etc.

Entrepreneurs,—MM. McNamee, Gaherty et Fréchette. Ces derniers ne terminèrent qu'après le commencement de l'année, les caissons des ponts de la rue Wellington et le nouveau chemin devant relier l'extrémité nord du pont d'amont.

Cette section était terminée à l'automne de 1879, à l'exception d'une partie de la maçonnerie du nouveau pont tournant, aux écluses de Saint-Gabriel. Au printemps dernier, l'on avait acheté et préparé presque toute la pierre nécessaire à ce pont, mais comme il devait occuper exactement la place du pont actuel et qu'aucune disposition n'avait été prise relativement à la construction de sa superstructure, la vieille maçonnerie ne fut point enlevée et la nouvelle demeura inachevée. Comme ce travail de la superstructure ne peut se faire qu'au printemps, avant l'ouverture de la navigation, et que le pont actuel se trouve dans un état délabré et est presque usé, il serait très désirable que l'entreprise en fût donnée aussitôt que possible, afin de pouvoir opérer le changement des ponts le printemps prochain.

Section n° 4.

Cette section était terminée au printemps de 1878, et la dernière estimation fut envoyée à l'ingénieur en chef au mois de mai 1879. Les entrepreneurs, MM. Whitney et Dotty, ont été entièrement payés.

La longueur de cette section était de 3,800 pieds. Elle s'étendait depuis l'extrémité d'amont de la section n° 3 jusqu'à un point précisément en amont du pont tournant du chemin de fer Grand-Tronc à Saint-Henri.

Les travaux de cette section consistaient dans l'agrandissement du chenal à une largeur moyenne de deux cents pieds, et à une profondeur de treize pieds au-dessous de la ligne d'eau, l'enrochement des talus, l'enlèvement de la maçonnerie des deux ponts tournants, la construction de piliers et culées pour les nouveaux ponts agrandis, la démolition des ponceaux pour passer les conduits de l'aqueduc de Montréal, etc., etc.

Sections n° 5.

On a fini les travaux de cette section au mois de mai 1879, et la dernière estimation fut envoyée à l'ingénieur en chef en novembre 1879. L'entrepreneur, M. Alphonse Charlebois, a été entièrement payé.

La longueur de la section était de 4,200 pieds, et comprenait cet espace depuis l'extrémité d'amont de la section 4 jusque bien près de la côte Saint-Paul. Les travaux consistaient surtout dans l'élargissement et l'approfondissement du prisme du

canal à une largeur moyenne de 200 pieds et à une profondeur de 13 pieds au-dessous de la ligne d'eau, l'enrochement des murs latéraux et la construction d'un ponceau voûté, à trois ouvertures, pour l'écoulement de la rivière Saint-Pierre sous le canal.

Sections n° 6 et n° 7.

Ces deux sections ont été données à l'entreprise à MM. William Davis et fils. Leur longueur collective est de 10,000 pieds. Les travaux comprenaient l'élargissement du chenal, la construction d'une nouvelle écluse, la démolition et la reconstruction avec de la pierre neuve de la plus grande partie de l'ancienne écluse, la construction d'un canal voûté à une seule ouverture, d'un déversoir, de piliers et culées pour un pont tournant, l'enrochement des talus intérieurs.

On a agrandi à une largeur moyenne de 200 pieds la partie de la section n° 6 située en aval de l'écluse, et à 150 pieds la partie en amont ainsi que toute la section n° 7 ; la profondeur sur les deux sections est de treize pieds au-dessous de la ligne d'eau.

Tous ces travaux ont été terminés au mois de juin 1879, et les dernières estimations sont aujourd'hui à peu près préparées.

Section n° 8.

La longueur est de 7,500 pieds. Entrepreneurs, MM. O'Brien, Sullivan et Cie. Les travaux à exécuter comprenaient l'élargissement et l'approfondissement du prisme du canal aux mêmes proportions que la section 7, la construction d'une levée en forme de berme et d'un chemin public sur le côté sud-est, l'enrochement des talus intérieurs, de murs en pierres perdues, etc., etc.

Cette section a été finie au mois de mai 1879, et la dernière estimation envoyée à l'ingénieur en chef pendant le mois de septembre 1880.

Section n° 9.

Partant de l'extrémité supérieure de la section n° 8, elle s'étend jusqu'à moins de 1,000 pieds de l'écluse de garde. Longueur, 6,000 pieds. Les travaux consistaient principalement dans l'élargissement et l'approfondissement de la tranchée dans le roc, la confection d'un chemin de halage, d'une levée en forme de berme, d'égoûts latéraux et transversaux, de murs en talus, etc., etc. Les premiers entrepreneurs, MM. John Lyons et Cie, abandonnèrent les travaux en mars 1878. L'entreprise fut donnée au mois de novembre 1878 à MM. Williamson, Rogers et Farrell qui, eux, terminèrent cette section pendant le mois de mai 1879. L'on est à préparer la dernière estimation.

Section n° 10.

Elle est située au sud de l'écluse de prise d'eau et du déversoir à Lachine, et sa longueur est de 14,000 pieds. Les travaux comprenaient la formation d'un nouveau chenal, la construction d'une nouvelle écluse de prise d'eau avec culées et plaque tournante pour un pont tournant, murs de soutènement, etc., etc.

Entrepreneurs, MM. Rodgers, Kelly et Cie. A la fin de l'année 1878-79, on avait fini la maçonnerie des murs de l'écluse et l'excavation des prismes au-dessous de cette écluse. Pendant l'autre partie de l'été de 1879 on a terminé la maçonnerie du pont, continué les murs de soutènement au-dessus de l'écluse jusqu'à l'extrémité de la section, et on a réuni ces murs à ceux de la section n° 11. On a aussi enlevé la terre et le roc de l'endroit avoisinant la section n° 11, nivelé et macadamisé l'approche sud du pont tournant, et parachevé l'ouvrage entier. La dernière estimation des travaux de cette entreprise est très avancée.

Section n° 11.

Entrepreneurs,—MM. Wm Davis et fils.

Les travaux de cette section comprennent la construction d'un nouveau chenal d'entrée et d'un havre à Lachine, sur le côté sud-est de l'entrée actuelle. Ce havre est séparé de la rivière par une jetée de 6,200 pieds de longueur, en caissons descendus

jusqu'au niveau de l'étiage ; au-dessus de ce niveau, la face intérieure est faite d'une muraille en moellons bruts noyés dans du ciment, et la partie extérieure, vers la rivière, par une muraille semblable en maçonnerie sèche, le vide au milieu étant rempli de pierres sèches. La jetée est macadamisée à sa surface. A l'extrémité d'amont, la superstructure doit être faite en bois et protégée par un brise-glaces revêtu en chêne.

Pendant l'été de 1876, on a continué à travailler aux caissons de la jetée et des digues ainsi qu'aux pilotis, etc. La superstructure des premiers 600 pieds de la jetée et celle du brise-glace ont été terminées. On avait posé à ce dernier un revêtement en chêne avant la fin de la saison des travaux.

Afin d'empêcher l'écartement des caissons formant la ligne intérieure des digues, écartement causé par la pression qu'exerçait le massif en terre battue lorsqu'il fut à sa pleine hauteur, on a jugé nécessaire de placer des tas de pierres au pied et au sommet de ces caissons. Ces pierres seront enlevées à mesure que les travaux avanceront.

Les excavations dans la terre et au-dessus de l'eau furent commencées le 1er juillet 1879, les travaux d'épuisement le 22, et les excavations dans le roc le 28 du même mois. Ces dernières furent faites jusqu'à la profondeur voulue à l'extrémité inférieure de la section. Les travaux d'excavation furent continués jusqu'au 20 décembre date de leur interruption par suite d'un accident survenu à l'une des plus fortes pompes, ce que voyant, les entrepreneurs décidèrent de ne les reprendre qu'au printemps.

On a aussi creusé sous l'eau au moyen de la mine et de la drague pendant toute la saison de 1879, sur cette partie de la section en dehors du batardeau.

Pendant l'hiver, la jetée a été remplie de pierre, couverte et revêtue, du côté du fleuve, en bois d'épinette rouge de six pouces d'épaisseur. On a protégé contre l'action des glaces flottantes la partie non achevée du coffrage, et le mécanisme des pompes a été perfectionné et réparé.

Le 10 juin dernier, les travaux d'épuisement ont recommencé avec deux pompes très puissantes, et ils furent continués jusqu'au 16. On reconnut alors qu'il serait impossible d'enlever l'eau de cette section ou de réparer le barrage, le fleuve étant alors trop haut. En conséquence, les entrepreneurs décidèrent de construire une nouvelle digue immédiatement amont l'ancien barrage. A la fin de l'année, cette construction n'était pas encore finie ; mais elle l'a été depuis, et l'on a pu facilement pomper l'eau dans la partie barrée. Les travaux d'excavation ont été repris et poussés avec vigueur.

Dans le cours de l'année, 77 caissons ont été mis en place ; et de ce nombre, dix avaient été formés l'année précédente.

La quantité de bois qui est entré dans les 67 derniers caissons est de 85,430 pieds linéaires, et celle du fer de 16,232 lbs. Vingt-sept caissons ont aussi été placés dans le second barrage dont il est parlé plus haut.

Les excavations dans le roc et sous l'eau, en dehors du batardeau, ont été de 3,600 verges cubes. On veut ne continuer ces derniers travaux que lorsque le barrage supérieur sera enlevé.

CANAL BEAUHARNOIS.

Fermé par les glaces le 2 décembre, ce canal était ouvert le 20 avril 1880. Sa dernière période de navigation avait été de 227 jours.

La barge à vapeur *Saxon*, chargée de grain, a coulé bas, le 23 novembre dernier, juste au bas de l'écluse n° 14, à Valleyfield, et cet accident a été cause que la circulation a été interrompue pendant 26 heures.

Pendant l'été et l'automne de 1879, la superstructure de la jetée, sur le côté sud et à l'entrée inférieure, a été reconstruite et sa façade revêtue en madriers.

A la baie de la Famine, la levée (*dyke*) qui sert de chemin public a été exhaussée avec de la pierre et du gravier, et environ cinq milles d'autres chemins aboutissant au canal ont été convenablement réparés.

Ecluses et portes d'ecluses.

Six paires de vieilles portes endommagées ont été dépendues et mises de côté. Deux paires ont été reconstruites; une paire a été mise à l'abri sur la levée en aval de l'écluse n° 11. Elle servira au besoin. L'autre paire a été placée à l'extrémité supérieure de l'écluse n° 10. Deux autres paires sont presque terminées et destinées à l'écluse n° 8.

Ecluse n° 6.—Deux nouveaux tubes de tige de ventelle ont été posés aux portes supérieures.

Ecluse n° 7.—Deux ventelles et deux plaques ont été renouvelées. Elle a aussi subi diverses autres réparations.

Ecluse n° 8.—Toutes les portes ont été descendues et ajustées, une ventelle, trois tiges et deux tubes de tige de ventelle ainsi que deux galets ont été renouvelés.

Ecluse n° 9.—Les deux portes supérieures ont été descendues et ajustées. Une boîte à écrou, deux tiges et un tube de ventelle ont été renouvelés.

Ecluse n° 10.—Toutes les portes ont été descendues et ajustées, et leur armature ainsi qu'une tige de ventelle ont été renouvelées.

Ecluse n° 11.—Deux tiges de ventelle ont été renouvelées.

Ecluse n° 12.—Toutes les portes ont été descendues et ajustées.

Ecluse n° 13.—Deux portes ont été descendues et ajustées. Deux galets ont été renouvelés. L'enclave a reçu un nouveau revêtement en bas du plancher inférieur.

On a renouvelé deux poteaux de défense à l'écluse n° 14, un à l'écluse 10, et un à l'écluse 12. Aux écluses 6, 7, 8 et 9, tous ces poteaux ont été peinturés en juin.

Les murs de toutes les écluses ont été rejointoyés au ciment en avril.

Ponts.

On a renouvelé le plancher des ponts tournants des écluses 7 et 8. De nouveaux pivots ont été posés aux ponts des écluses 8, 9 et 11 et de Saint-Thimothée. De nouvelles machines pour manœuvrer les ponts ont été placées aux deux premiers de ces ponts. Les longrines du pont de l'écluse n° 12 ont été renforcées et une nouvelle poutre transversale a été placée entre les poteaux des chaînes de suspension Plancher et fond de la partie faisant contrepoids renouvelés. Une nouvelle machine pour manœuvrer le pont a été installée. De nouveaux abords ont été faits aux ponts des écluses 10 et 14, et de nouveaux segments de cercle ont été posés aux écluses 10 et 11. La maçonnerie de la pile du milieu du pont de l'écluse n° 11 étant en très mauvais état, on l'a démolie et refaite au ciment.

Deux nouvelles passerelles ont été construites sur les fossés en arrière, et toutes les autres, au nombre d'environ 120, ont été maintenues en bon état. Le pont du déversoir, près de l'écluse n° 6, a été replanchéié, et un autre pont de 60 pieds a été construit sur le déversoir un peu en amont de l'écluse n° 7.

Trois chalands ont été tirés à terre : l'un a été complètement réparé pour le passage d'eau n° 2 ; les deux autres étant tout-à-fait usés, on les a démolis. Deux chalands, dont l'un est destiné au passage d'eau n° 1, et l'autre pour faciliter les réparations du canal, sont en voie de construction.

Vingt-deux poteaux d'amarrage ont été placés sur les levées et beaucoup d'autres replacés. Les fossés et égoûts ont été complètement nettoyés. Leur longueur totale est d'environ 13 milles. Les levées, fossés du chemin de halage, digues et chemins publics sur les terrains du canal ont été maintenus en bon état. Comme à l'ordinaire, on a fait faucher les mauvaises herbes qui se trouvaient sur ces terrains.

Tous les bâtiments ont été bien entretenus. L'intérieur des maisons des aides éclusiers (écluses 12 et 13) a été refait. On a réparé l'habitation de l'éclusier (écluse 14). On a aussi renouvelé le toit de cette maison. L'habitation du percepteur a été restaurée et un petit hangar a été construit près de l'habitation du contrôleur, pour y placer la peinture, l'huile et autres articles.

Toutes les constructions sur ce canal ont été maintenues en assez bon état ; mais l'insuffisance de la somme affectée aux réparations a été cause que l'exécution de

plusieurs travaux nécessaires a dû être différée. Nous voulons parler des réparations qu'exigent les jetées aux entrées supérieures, la jetée nord à l'entrée inférieure et son brise-glace. Il serait également nécessaire de faire draguer les entrées.

Pendant les mois de juillet, août et septembre 1879, M. C. E. Michaud, A.P., a été détaché de ce bureau pour définir les limites de la réserve du gouvernement à la baie de la Famine. L'arpentage fait et les bornes placées aux points voulus établissent maintenant ces limites.

CANAL CHAMBLY.

La navigation n'a pas été interrompue dans le cours de l'exercice. Il a été fermé par les glaces le 6 décembre 1879 et ouvert de nouveau le 20 avril 1880.

Ci-suit le détail des principales réparations exécutées:

Ecluse n° 1, Saint-Jean.

Murs rejointoyés et réparés; porte inférieure réparée; trois passerelles et un pertuis posés. Une paire de portes de rechange a été construite et mise à l'abri.

Ecluse n° 2.

A l'extrémité inférieure, la partie supérieure des murs en aile a été démolie et refaite. Un nouveau pertuis et deux nouvelles passerelles ont été construites.

Ecluse n° 3.

Les jetées en aval et sur le côté est ont été démolies et reconstruites. Les portes ont été réparées et un pertuis a été posé.

Ecluse n° 4.

Les jetées du côté est ont été démolies et reconstruites avec de la nouvelle pierre. On a réparé les portes.

Ecluse n° 5.

Jetée supérieure du côté démolie et reconstruite.

Ecluse n° 6.

Portes réparées. Posé un nouveau balancier. Fond de l'écluse nettoyé et réparé.

Ecluse n° 7.

Trois nouveaux buscs et un pertuis ont été posés.

Ecluse n° 8.

Posé deux nouvelles portes et busc réparé.

Ecluse n° 9.

Près de l'extrémité supérieure, le mur a fait ventre et s'est lézardé. On a constaté que la pierre de face s'était détachée du massif. Un fossé a été pratiqué pour diriger les fuites d'eau en arrière de la levée, et la partie faisant saillie a été repoussée à l'aide de vérins et maintenue en place par des boulons.

Un mur de soutènement en pierre sèche a été construit à l'extrémité inférieure, sur le même côté; le fond et l'entrée du bassin ont été nettoyés.

A l'entrée inférieure de cette écluse, l'ancienne partie du pilier d'amarrage que les glaces avaient endommagée dans le printemps de 1879, a été réparée temporairement.

Tous les murs de cette écluse ont été étançonnés durant l'hiver et rejointoyés au printemps. Des poteaux de défense ont été placés à l'entrée supérieure.

Ponts.

Les ponts tournants nos 3, 4, 5, 6 et 7 ont été réparés, et le pont no 8, sur l'écluse no 7, a été enlevé et remplacé par un neuf construit pendant l'hiver. Un pont temporaire a servi pendant cette construction. Deux autres ponts ont été replanchéiés. Un obstacle causé par des pièces projetant des fondations du pont Jones, a Saint-Jean, a été enlevé par le plongeur. Des poteaux de défense ont été placés à tous les ponts.

Le déversoir Fryers a été replanchéié et le canal souterrain no 2 réparé.

Les levées et le chemin de halage ont été réparés et exhaussés sur un parcours d'environ trois milles. Trois petites brèches ont été bouchées. Cinquante poteaux d'amarrage ont été plantés sur les levées. Le prisme du canal a été nettoyé depuis l'île Sainte-Thérèse jusqu'à l'écluse no 7. On a relevé plusieurs éboulis. Les murs en talus ont été réparés et prolongés de 500 pieds. Sur la berme de la levée, entre les ponts 5 et 6, on a creusé un fossé de 600 pieds. Tous les anciens fossés ont été nettoyés.

Tous les bâtiments et clôtures ont été réparés et maintenus en bon état. Des maisons en bois, de 24 + 18, ont été construites pour les gardiens des ponts 5 et 6. On a aussi construit une maison de guet au pont no 5 et des cuisines au pont no 7 et à l'écluse No 4.

On a construit deux chalands, l'un pour le passage d'eau de l'île Sainte-Thérèse, et l'autre pour faciliter les réparations du canal.

ECLUSE ET BARRAGE DE SAINT-OURS.

L'écluse a été fermée par les glaces le 24 novembre 1879, et ouverte le 7 avril 1880. La navigation n'a pas été interrompue pour un temps digne de remarque.

Les murs de l'écluse ont été rejointoyés ce printemps. Sur le côté est, deux pierres de couronnement du chardonnet inférieur, sous lesquelles tenait le gond, se sont détachées, mais ont été remplacées par d'autres dans lesquelles on a remis le gond.

Toutes les portes ont été descendues et ajustées Les réparations et renouvellements nécessaires ont été faits aux mécanismes. Les jetées à chaque extrémité de l'écluse ont été réparées ; l'appontement a été enlevé en décembre et replacé en mai. Les chalands destinés aux réparations du barrage et le bas du passage d'eau ont été réparés ce printemps.

L'habitation du contrôleur, les autres bâtiments, clôtures, etc., ont subi les réparations qu'ils demandaient.

En octobre 1879, l'eau ayant baissé jusqu'à 6 pieds 3 pouces sur le plancher inférieur de cette écluse, la navigation de la rivière a été très difficile immédiatement en amont et en aval.

En janvier dernier, demande a en conséquence été faite d'envoyer un dragueur pour approfondir ces abords, surtout celui en aval, dans la saison suivante. Le ministère des travaux publics fait actuellement faire ce dragage.

Par un rapport spécial du 19 janvier dernier, l'on a aussi demandé qu'une paire de portes de rechange fût construite pour le cas où celles en usage seraient endommagées. Le bois nécessaire pour ces portes devait être pris sur la quantité actuellement disponible et destinée aux réparations du canal Lachine. Rien a été fait depuis, aucune somme n'ayant été affectée à cet objet.

LE DRAGUEUR "QUEEN OF CANADA."

Dans la dernière semaine de novembre, ce dragueur a été conduit au canal Lachine et placé dans la cale sèche de Tate, où le contrôleur du canal l'a fait com-

plètement radouber. Ensuite, il a été remis à la disposition du département des travaux publics.

Dragueur n° 1.

Dans le mois d'avril, ce dragueur a été complètement radoubé et équipé. En mai, il a été mis au service du département, sous le contrôle duquel il a été employé depuis.

BOUÉES.

Dans l'automne de 1879, la circulation étant devenue très difficile sur les lacs Saint-Louis et Saint-François, difficulté causée par les brumes et la fumée provenant des feux de forêt, le président de la Commission du havre de Montréal a demandé que ces lacs fussent balisés à l'aide de bouées. Comme la saison allait bientôt finir, il fut décidé, à la suite d'une consultation avec les principaux pilotes faisant le service dans cette partie du fleuve, que l'on confectionnerait 25 bouées de cèdre pendant l'hiver, lesquelles seraient placées au printemps aux endroits indiqués par l'un de ces pilotes.

Le contrôleur du canal a en conséquence fait faire ces bouées pendant l'hiver et elles ont été placées peu après l'ouverture de la navigation. Depuis, la traversée de ces lacs n'a plus été difficile, même en temps de brume.

RELÈVEMENTS.

Battures de Saint-Lambert.

Il a été fait un relevé d'une batture rocheuse dans le fleuve, vis-à-vis Montréal, et le plan et l'estimation du coût de l'amélioration du chenal à cet endroit, accompagnés d'un rapport spécial, ont été expédiés au département des travaux publics à la fin d'avril.

CHEMIN DE LA CÔTE SAINT-PAUL A LACHINE.

En mars dernier, plusieurs des habitants et propriétaires de terrains situés sur le côté est du canal Lachine, entre le village de la côte Saint-Paul et Lachine, ont demandé au gouvernement de faire pour eux un chemin macadamisé, et offert de donner le terrain nécessaire à cet objet. Le département a donné instruction de faire une évaluation de ce que coûterait ce chemin. La distance totale est d'environ 4¼ milles, et il a été nécessaire de faire l'arpentage des deux derniers milles à l'extrémité de Lachine. Ce travail a été fait en avril, et les plans, l'estimation et le rapport ont été envoyés le 13 mai.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

E. H. PARENT,
Ingénieur-contrôleur.

Canal Lachine.

Etat indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse n° 1, à l'entrée inférieure, et de l'écluse n° 5, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 1.—Busc inférieur.				Ecluse n° 5.—Busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
1879.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet	19	8	18	6	12	0	11	4
Août	18	6	17	2	11	5	10	5
Septembre	17	2	16	8	10	8	10	4
Octobre	16	11	15	10	10	5	9	10
Novembre	17	0	15	5	10	1	9	5
Décembre	32	3	16	0	12	2	9	8
1880.								
Janvier	32	4	28	5	12	5	10	5
Février	29	10	26	8	12	0	10	6
Mars	28	6	25	9	11	11	10	9
Avril	33	7	22	3	13	8	10	9
Mai	23	10	22	0	14	9	13	7
Juin	22	8	19	11	14	6	12	8

Canal de Beauharnois.

Etat indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse n° 6, à l'entrée inférieure, et de l'écluse n° 14, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880. (D'après les rapports de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 6.—Busc inférieur.				Ecluse n° 14—Busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
1879.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Jullet	11	8	11	1	12	2	11	11
Août	11	0	10	6	12	3	11	8
Septembre	10	6	9	10	11	9	11	4½
Octobre	9	10	9	4	11	8	11	4
Novembre	9	8	9	4	11	5	10	9
Décembre	13	0	9	5	11	8	11	2
1880.								
Janvier	16	3	12	8	12	0	11	5
Février	19	0	12	6	12	0	11	8
Mars	14	10	12	2	12	5	11	8
Avril	12	10	12	2	12	11	11	9
Mai	14	2	12	10	12	10	12	0
Juin	13	8	12	0	12	5	12	0

Canal Chambly.

Etat indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse n° 9, à l'entrée inférieure, et de l'écluse n° 1, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880. (D'après les rapports de l'éclusier).

Mois.	Ecluse n° 9.—Busc inférieur.				Ecluse n° 9.—Busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
1879.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet	11	2	9	7	9	2	8	2
Août	9	7	8	10	8	6	7	6
Septembre	8	11	8	6	8	1	7	2
Octobre	8	7	7	5	8	0	6	8
Novembre	8	11	7	2	8	6	6	10
Décembre	12	3	8	9	9	0	7	5
1880.								
Janvier	15	8	11	6	8	10	8	5
Février	17	8	14	7	9	7	8	10
Mars	16	0	12	6	10	0	9	0
Avril	15	6	13	0	10	9	9	0
Mai	13	3	12	0	10	3	9	4
Juin	11	8	9	5	9	4	8	2

Ecluse de Saint-Ours.

Etat indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse de Saint-Ours, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880. (D'après les rapports du contrôleur).

Mois.	Busc inférieur.				Busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
1879.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet	11	2	9	7	9	6	8	6
Août	9	9	8	5	8	7	8	0
Septembre	9	0	7	8	8	4	7	10
Octobre	8	2	6	3	8	1	7	4
Novembre	8	3	6	3	9	1	6	11
Décembre	10	9	7	8	10	4	7	8
1880.								
Janvier	14	6	10	5	10	4	8	5
Février	15	9	13	8	11	2	9	5
Mars	16	6	14	1	12	5	10	2
Avril	19	0	14	3	14	8	10	3
Mai	15	10	14	4	11	6	10	7
Juin	14	7	10	11	10	8	8	7

Canal Lachine.

Etat du montant perçu pour amendes et dommages, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Totaux.
1880.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
26 juill.	Remorqueur William	G. Tate et Cie	20 00		
22 août	Barge Dorchester	Cie. de transp., Montréal	20 00		
26 août	Goëlette D. N. Foster	G. Williamson	4 00		
19 sept.	Goëlette Sligo	A. McCrae		20 00	
23 sept.	Barge Hawk	Cie. de transp., Montréal	10 00		
1er oct.	Remorqueur Zebra	G. Tate et Cie	40 00		
2 oct.	4 éclusages de madriers	St. Denis	16 00		
3 oct.	Barge Nore	McKenzie	4 00		
3 oct.	Barge Eel	do	4 00		
17 oct.	Goëlette Fortune	Zealand	4 00	8 00	
27 oct.	Barge Saturn	Crysler	8 00		
29 oct.	Barge Bay	Lusk et Cie	20 00		
17 nov.	Goëlette Flora	Arcand		4 00	
27 nov.	Propulseur Argyle	J. Graham		60 00	
28 nov.	Barge Supérieure	Mayrand		2 00	
1880.					
25 mai	Barge W. Green	Lafontaine	4 00		
4 juin	Barge Cleveland	Cie. de transp., Montréal		4 00	
4 juin	Barge Lancaster	do		4 00	
18 juin	Yacht Mowhay	J. McJohain	4 00		
21 juin	Barge Fame	J. B. Auger et Cie	40 00	350 00	
		Totaux	198 00	452 00	650 00

M. CONWAY,
Contrôleur.

Bureau du Canal Lachine,
Montréal, juillet 1880.

Canal Lachine.

Etat du montant perçu pour loyers d'emplacements pour bois de chauffage et l'hivernage des bâtiments, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Date.	Items.	Nombre.	Taux.	Montant.
1879-80.		Cords.	$ cts.	$ cts.
	Bois de chauffage	28,978	04	1,159 12
	Hivernage de bâtiments			724 25
	Total			1,883 37

JOHN O'NEIL,
Percepteur des péages sur le canal.

Bureau du percepteur
Montréal, juillet 1880.

Canal Lachine.

Etat du montant perçu pour l'usage du bassin et des levées du canal Lachine, etc., pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Date.	Items.	Montant.	
1879-80.		$ cts.	
	Usage du bassin	362 87	
	Usage d'emplacements pour bois de chauffage	138 83	
	Usage des levées	63 76	
	Amendes	9 00	
	Total	574 46	

JOHN DYDE,
Sous-percepteur.

Bureau du sous-percepteur,
Lachine, juillet 1880.

Canal Beauharnois.

Etat du montant perçu pour amendes et dommages, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Total.
1879.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
9 oct.	Barge Dorchester	Cie de Transp. de Montréal		5 00	
9 "	Vapeur "Johnson"	Johnson		6 00	
17 "	Goëlette Fortune	Zealand	5 00		
1880.					
19 juin	Barge Energy			4 00	
		Totaux	5 00	15 00	20 00

J. F. BÉIQUE,
Contrôleur.

Bureau du canal Beauharnois,
Melocheville, juillet 1880.

Canal Chambly.

Etat du montant perçu pour amendes et dommages, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Date.	Nom du bâtiment.	Nom du propriétaire.	Amendes.	Dommages.	Total.
1879.			$ cts.	$ cts.	$ cts.
11 sept.	Barge Bronson	P. St. Luc		2 50	
14 nov.	Chaland Douat	Jos. Lemire		2 00	
19 "	Barge Mary	W. Gendron		3 50	
19 "	Barge Shamrock	E. Laliberté		3 50	
		Total		11 50	
	Quaiage			18 80	30 30

C. ULRIC,
Contrôleur.

Bureau du Canal Chambly,
Chambly, juillet 1880.

CANAUX ET CONSTRUCTIONS SUR LES RIVIÈRES.

RAPPORT sur les réparations faites sur les canaux de la rivière des Outaouais, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

ECLUSE DE SAINTE-ANNE.

Pendant la dernière année on n'a fait que des réparations ordinaires à cette écluse, mais il faudra faire de nouvelles réparations au planchéiage et à la charpente des abords en caisson. Cette charpente, surtout à la tête de l'écluse, est tellement pourrie que le revêtement extérieur et quelques-unes des poutres ne peuvent pas être réparés et devront être entièrement renouvelés pour empêcher le remplissage en pierres de sortir des caissons. Rien, durant le dernier exercice, n'a exigé une dépense plus considérable que le crédit voté.

CANAL DE CARILLON.

Ici, les réparations ordinaires aux écluses n°s 1, 2, et 3 ont été faites, les portes d'amont de l'écluse n° 2 ont été recoiffées et les portes d'aval de l'écluse n° 3 ont été enlevées et renouvelées. On s'est occupé, comme à l'ordinaire, des chemins, levées, clôtures et constructions le long du canal. Avant l'ouverture de la navigation, le prisme du canal a été nettoyé, et environ 400 pieds de coffrage, faisant partie du chemin de halage à Carillon, ont été démolis et reconstruits.

Il a fallu faire des travaux considérables et assez coûteux à la digue et au canal d'alimentation de la rivière du Nord, la digne ayant dû être presque entièrement reconstruite. Ce mode de fournir l'eau au canal est fort précaire, exigeant un soin et une surveillance constants, et lorsqu'il sera aboli, comme il le sera quand les nouveaux travaux seront terminés, une dépense considérable imputable au revenu disparaîtra.

Une forte dépense est occasionnée chaque année par le fait que l'entrée et la sortie de ce canal, lesquelles sont taillées dans le roc, sont au-dessus du niveau des buscs, et cette année n'a fait nullement exception à la règle. L'entrée et la sortie se remplissent de débris de toutes sortes, qui gênent la navigation et ne peuvent être enlevés que par des plongeurs. Les travaux, souvent interrompus par le passage des bateaux, se font nécessairement avec lenteur et à des frais considérables.

CANAL DE LA CHUTE À BLONDEAU.

Ici les portes d'écluse, les vannes, etc., ont été réparées lorsqu'on l'a trouvé nécessaire, et plusieurs poteaux d'amarrage en bois et en fer ont été placés près de l'écluse. Les murs ont été rejointoyés et les entrées nettoyées ; le canal en avant de l'écluse a été dragué, et des pierres, des cailloux, et autres débris en ont été enlevés par un plongeur. Les bateaux éprouvent ici les mêmes difficultes à passer qu'à Carillon, parce que le fond du canal est au-dessus du niveau des buscs des écluses, et chaque année il faut encourir une dépense considérable pour enlever les obstructions de diverses sortes qui s'y forment.

Si les nouveaux travaux ne touchaient pas à leur parachèvement, il faudrait faire face aux demandes toujours croissantes du commerce.

CANAL DE GRENVILLE.

Il a fallu faire les dépenses ordinaires ici pour les réparations exigées aux écluses 5, 6, 7 et 8, et l'on a acheté quelques chaînes de treuil neuves et des pièces de ventelle en fonte.

Les écluses 9, 10 et 11, étant nouvellement construites, n'ont exigé jusqu'ici que très peu de réparations. On tient en réserve à Grenville deux portes d'écluses neuves, au-dessus desquelles on a érigé un toit pour les protéger contre les intempéries. On a tenu en bon état les chemins de halage, les chemins, clôtures et ponts, et une vieille

construction, connue sous le nom de Dewar's Mills, près du bord du canal et qui constituait un péril pour la vie et la navigation, a été suffisamment démolie pour faire disparaître le danger.

Le surintendant du canal désire avoir immédiatement des aiguilles pour l'écluse n° 11 (l'écluse de prise d'eau) à Grenville.

Je prends la liberté de recommander la construction, le long des canaux de Carillon et de Grenville, de bâtiments convenables pour l'usage des éclusiers. Les vieux bâtiments construits il y a bien des années par les autorités militaires, sont aujourd'hui presque tout en ruines, et, du reste, ne sont pas propres, pour la plupart, à servir de résidences. Le bâtiment à Greece's Point devra être immédiatement démoli, et en attendant que l'on en construise un neuf, il faudra une maison pour l'éclusier.

A l'écluse n° 10, la seule construction qui s'y trouve a dû servir aussi, durant la saison de navigation, de maison de guet, et j'ai trouvé bien fondées les observations de l'éclusier, qui se plaint du désagrément et de l'incommodité que cela lui cause. Je suis d'avis qu'une somme, disons de $15,000, serait appliquée avec avantage à cette fin, et qu'elle serait suffisante pour loger les éclusiers convenablement.

Le trafic sur ces canaux a été exceptionnellement considérable durant la dernière saison. Ce qui a rendu nécessaire l'emploi d'ouvriers surnuméraires à quelques-unes des écluses.

Ces canaux ont été fermés à la navigation le 24 novembre dernier. Le canal de Carillon avait été ouvert au trafic le 24 avril et celui de Grenville, le 29 du même mois.

CANAL DE LA CULBUTE.

Il n'y a que peu de chose à dire dans ce rapport au sujet de ce canal.

L'écluse en bois est terminée, et le pont-levis au village Chapeau est presque parachevé. On attend les eaux basses pour faire quelques changements nécessaires aux fondations de la superstructure sur laquelle sont posées les rails du levis.

On ne pourra pas se servir facilement de ce canal tant que les digues qui doivent l'alimenter au Grand Calumet et au Rocher Fendu ne seront pas complétées.

Rapport concernant les canaux en voie de construction sur la rivière Ottawa, pour l'exercice expiré le 30 juin 1880.

D. STARK.
Ingénieur-surintendant.

LES TRAVAUX A SAINTE-ANNE.

Lors du parachèvement des travaux connus sous le nom de chenal des battures, on a demandé, vers le mois d'octobre 1878, des soumissions pour une nouvelle écluse et des abords, mais l'ouvrage n'a pas été donné alors à l'entreprise.

En août 1879, on a de nouveau demandé des soumissions et l'ouvrage a été donné à l'entreprise, à MM. Baskerville, O'Connor et Cassidy, qui, cependant, n'ont signé le contrat que le 26 novembre de la même année.

Jusqu'au premier de juin de cette année, on n'avait fait que tirer des carrières de Hull une quantité considérable de pierre pour la nouvelle pile du pont du chemin de fer Grand Tronc et acheter du bois de construction qui a été livré sur les lieux vers la fin de juin.

Au premier juillet, le personnel des ingénieurs était organisé, un bureau installé en face de l'écluse actuelle, et les travaux commencés par la construction de la charpente des caissons du quai au sud du nouveau bassin à l'est des écluses, et par l'excavation jusqu'au niveau de l'eau d'une partie de ce bassin et du sas de la nouvelle écluse. On a aussi engagé des estimateurs pour évaluer les terrains des personnes qu'il fallait exproprier pour la construction du canal.

CANAL ET ÉCLUSES DE CARILLON.

L'ingénieur local m'apprend que ces travaux, commencés en 1875, ont été discontinués au printemps de 1877, lorsqu'il y en avait à peu près un tiers de fait.

On a passé contrat avec MM. R. P. Cooke et Cie, en date du 8 juillet 1879, pour le parachèvement de ces travaux, et les entrepreneurs ont commencé à travailler vers la fin de ce mois.

Au commencement de l'hiver de 1879-80 les travaux suivants étaient faits :

Les caissons sur le côté extérieur de la levée entre le canal et la rivière étaient complétés. Le mur de soutènement, sur le côté intérieur de la même levée, était construit depuis l'extrémité ouest des travaux jusqu'à une distance de 480 pieds de sa jonction avec l'écluse d'aval, à une hauteur moyenne de dix pieds au-dessus des fondations. La levée était terminée sur toute sa longueur au niveau, presque partout, des eaux hautes ordinaires. Des murs des écluses d'amont il reste à faire douze pieds environ, et le coffrage de fondation de la jetée aux deux extrémités du canal a été porté quelques pieds au-dessus de l'étiage.

Une petite quantité de roc a été enlevée du fond du canal.

De la pierre pour la maçonnerie des écluses et le mur de soutènement a été tirée des carrières de l'île Bizarre et transportée au canal au moyen de barges.

En novembre 1879, l'emplacement de l'écluse d'aval a été mis à sec, et la plus grande partie du sas fut creusée avant que l'eau fût introduite dans le canal au printemps suivant.

En faisant l'excavation, on a découvert qu'une partie du côté sud de l'emplacement de l'écluse choisi d'abord était de gravier au lieu d'être de roc, comme était le reste de la fondation, et il a fallu en conséquence, afin d'avoir un fond de roc, mettre l'écluse dix pieds plus au nord.

Pendant l'hiver de 1879-80, on a continué à tirer de la pierre, pour la maçonnerie, des carrières de l'île Bizarre, de Hull et de Lamb, près de la Pointe Fortune, la pierre provenant de cette dernière carrière n'étant destinée qu'au remplissage.

Du bois pour les buscs d'écluses a été livré durant l'hiver et en partie préparé.

Entre le commencement du printemps de 1880 et la fin de l'exercice, les travaux n'ont guère progressé. La crue des eaux explique en partie ce manque de progrès, mais on aurait pu faire beaucoup plus.

Depuis, cependant, on a fait des préparatifs pour pousser les travaux avec plus de rapidité et de vigueur.

Le chêne pour les buscs de l'écluse d'aval a été transporté sur les lieux et préparé, et une grande quantité de pin et de pruche a été livrée.

Comme il est probable que les parties de digue construites de chaque côté de la rivière refouleront les eaux assez pour submerger les levées de l'ancien canal à l'extrémité supérieure et causer des dommages, il a été décidé de construire une levée et un barrage en bois sur l'ancien canal, et pour protéger quelques terrains bas situés à une distance d'un mille et demi environ en amont du village. Ces travaux n'étaient pas compris dans le contrat pour la construction du canal et des écluses. Ils ont été exécutés sous la surveillance immédiate de l'ingénieur local aux mois de mars et d'avril derniers, à la journée, et au prix de $1,630.

Afin de prévenir de semblables dégats le printemps prochain, on ferait bien de poser les portes à la nouvelle écluse pendant le cours de l'hiver prochain, plus particulièrement parce que le vieux batardeau qui s'y trouve actuellement, devra être enlevé avant la crue des eaux du printemps.

Le parachèvement ou le prolongement du barrage sur la rivière pourrait avoir pour effet de submerger le vieux canal et arrêter ainsi la navigation, inconvénient qui ne sera pas à craindre lorsque cette écluse sera terminée.

DIGUE ET GLISSOIRE DE CARILLON.

A la fin de l'exercice on n'avait rien fait en cet endroit depuis que les travaux avaient été arrêtés par la crue des eaux en l'automne de 1879 et par l'arrivée de l'hiver, si ce n'est l'érection d'un abri au-dessus des biefs de décharge de la glissoire.

Les entrepreneurs n'attendent que la décrue des eaux pour reprendre les travaux.

CANAL DE GRENVILLE.

Les travaux ici pendant la dernière année, comprenaient presque exclusivement les excavations et l'érection de murs en maçonnerie sèche pour la protection des levées du canal.

Sur la section no 1, s'étendant de l'entrée du canal à l'écluse no 10, quelques hommes ont été employés par l'entrepreneur à élargir et à niveler le chemin de halage, à réparer les ponceaux et à construire un mur de soutènement, principalement sur le côté sud.

A la clôture de la navigation en 1879, les travaux ont été repris dans le prisme du canal, lequel est presque terminé ; il reste à faire le creusage de l'entrée et l'enlèvement des quais pour les bateaux à vapeur qui s'y trouvent, ainsi que le talutage de certaines parties de la levée sud. Les travaux exécutés sur cette section pendant l'année comprennent l'excavation de 15,700 verges cubes de terre, 15,900 verges cubes de roc, et la construction de 1,530 verges cubes de mur de soutènement.

Sur la section no 2, qui s'étend de l'extrémité inférieure de la section no 1, au premier abord de l'écluse no 9, les travaux ont été repris le premier jour de décembre 1879. Ils comprennent le nivellement du fond du canal sur tout le parcours de la section, le talutage de la plus grande partie de la levée nord, et l'érection, avec la pierre provenant des excavations, de murs de soutènement partout où il y en avait besoin. Les travaux exécutés sur cette section durant l'année comprennent l'excavation de 10,300 verges cubes de terre, de 11,000 verges cubes de roc, et la construction de 2,900 verges cubes de mur de soutènement. Pour compléter ces travaux, il faudra construire quelques murs en pierres sèches, les deux levées du canal devront être taillées en talus à divers endroits, de vieux murs devront être réparés, et il faudra un nouveau déversoir de décharge pour remplacer un déversoir usé et d'une capacité insuffisante situé à une distance de 1,000 pieds environ en amont de l'écluse no 9.

Sur la section n° 3 (s'étendant de l'extrémité inférieure de la section n° 2 à l'écluse n° 8), on n'a fait que peu d'ouvrage. Les travaux exécutés comprennent le nettoyage du fond du canal, le talutage de la levée nord sur une longueur de 1,500 pieds, et la construction de 270 verges cubes de mur de soutènement pour protéger le pied du talus. Il reste encore à faire le talutage sur certaines parties de cette section, ainsi qu'à réparer deux ponceaux sous le chemin de halage.

Toute la partie du canal comprise dans les sections ci-dessus a été approfondie au point voulu, et les travaux désignés comme restant à faire comprennent réellement tout ce qu'il faut pour donner au canal les dimensions voulues par le devis, mais les travaux sont encore grossiers et présentent un mauvais coup d'œil, et suivant moi, il faudrait, avant de les recevoir, obliger l'entrepreneur d'y mettre la dernière main.

TRAVAUX À LA CULBUTE.

Il ne s'est fait que peu d'ouvrage ici durant l'année. Les hautes eaux de 1879 ont creusé assez profondément le lit de la rivière en aval de deux barrages inclinés ; il a fallu remplir ces excavations avec de la pierre, prolonger le tablier d'une des digues de 35 pieds, et construire une jetée latérale de 156 pieds de longueur.

Les travaux du pont-levis au Chapeau ont été commencés le 25 septembre 1879, et le pont a été terminé le 6 mars 1880. Il a 75 pieds de long, 12 pieds de large, et l'ouverture pour le passage des bâtiments est large de 65 pieds.

Les rails du levis ayant été déplacés par la gelée, je n'ai pas pu constater de quelle manière le pont fonctionne.

La construction de ce pont sort quelque peu du système suivi dans la construction de ponts de cette nature, et bien que je sois certain qu'il remplira son but lorsqu'il sera complété, je crois qu'il a plus de poids que n'en demandait le genre de trafic auquel il est destiné. L'ingénieur local attend les eaux basses pour replacer les rails et pour prendre les mesures voulues afin d'empêcher qu'ils soient de nouveau déplacés par la gelée.

On a essayé de reprendre les travaux donnés à l'entreprise pour l'amélioration de la rivière Ottawa, en employant une escouade de travailleurs sur les battures du chenal Macdonald; on avait enlevé environ 750 verges cubes lorsqu'une crue subite des eaux le premier décembre 1879 mit fin aux travaux. Depuis cette époque, les hautes eaux continuant, les travaux sont restés suspendus.

D. STARK,
Ingénieur-surintendant, C.R.O.

Ottawa, le 20 août 1880.

CORNWALL, 2 août 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel sur le canal de Cornwall, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Le canal a été tenu en bon état depuis le 1er juillet 1879 jusqu'au 9 décembre, lorsqu'il a été fermé à la navigation pendant l'hiver.

Il a été ouvert de nouveau le 26 avril 1880, et tenu en bon état jusqu'au 30 juin dernier.

Les travaux exécutés durant la dernière année peuvent se classifier comme suit: réparations aux passerelles, écluses, etc., etc., la préparation de bois de construction en cas d'accident au pont, exhaussement des levées, érection de murs en talus pour protéger le canal, nettoyage des égoûts et des ponceaux.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

D. A. McDONELL,
Surintendant.

F. BRAUN, écr., secrétaire du département
des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

Canal de Cornwall.

Etat indiquant la profondeur de l'eau sur le busc de l'écluse n° 15, à l'entrée inférieure, et de l'écluse n° 21, à l'entrée supérieure, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880. (D'après le rapport de l'éclusier.)

Mois.	Ecluse n° 15.—Busc inférieur.				Ecluse n° 21.—Busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.		Maximum.		Minimum.	
1879.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.	Pds.	Pcs.
Juillet	10	10	10	7	11	0	10	6
Août	10	7	10	3	10	8	9	8
Septembre	10	4	9	8	10	6	9	9
Octobre	10	1	9	4	9	11	9	3
Novembre	9	11	9	3	9	9	8	7
Décembre	14	6	9	2	9	8	8	0
1880.								
Janvier	22	8	11	5	10	5	8	9
Février	23	7	11	8	10	6	8	11
Mars	14	10	10	8	10	1	9	5
Avril	10	11	10	3	10	11	9	10
Mai	10	10	10	4	10	10	10	1
Juin	10	10	10	6	10	10	10	6

Morrisburgh, 31 juillet 1880.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport pour l'exercice expiré le 30 juin 1880, sur l'état des canaux de Williamsburgh sous ma surveillance.

Ces canaux (comprenant les canaux de la Pointe Farran, du Rapide Plat, de la Jonction des Iroquois et des Galops,) ont été fermés à la navigation, pour la saison d'hiver, le 9 décembre 1879 et rouverts au trafic le 20 avril 1880. Durant la saison de navigation aucune interruption, par suite d'accident, n'a eu lieu. Ces canaux sont en bon état.

CANAL DE LA POINTE FARRAN.

Les portes d'amont de l'écluse n° 22 ont été dépendues à la fin de la navigation, l'automne dernier, et l'on a renouvelé leurs galets, armatures, passerelles, et les rouleaux d'appui; on a planté quelques poteaux d'amarrage. Les levées de ce canal sont bien empierrées et en bon état. La jetée au pied du canal devra être reconstruite.

CANAL DU RAPIDE PLAT.

Les travaux sur ce canal comprennent l'empierrement des levées et la réparation des portes; les portes d'amont de l'écluse n° 24 ont été réparées, on en a renouvelé leurs galets ainsi que les rouleaux des chaînes dans les puits.

Ces portes devraient être démontées et complètement réparées pendant l'hiver. Il sera nécessaire de draguer le canal en plusieurs endroits. Si l'on draguait le bassin en dedans du quai à l'entrée du canal de manière à permettre aux bateaux de prendre et de débarquer leurs charges sur la cale de ce quai, les expéditeurs et les navigateurs y trouveraient de grandes facilités.

Jonction de la Pointe des Iroquois et canal des Galops.

Les jetées à l'entrée de l'écluse n° 26, à Edwardsburg, et la jetée à l'entrée de l'écluse n° 27, aux Galops, ont été reconstruites. Quelques réparations ont été faites aux ponts tournants des écluses nos 25 et 26, ainsi qu'aux portes des écluses nos 25, 26 et 27. Les estacades, dans ce canal, ont été examinées et réparées, ce printemps. Le pont tournant de l'écluse n° 25, aux Iroquois, est délabré et devrait être remplacé par un pont neuf. Il sera nécessaire de réparer, pendant l'hiver, les portes de l'écluse n° 27.

Les bouées confiées à mes soins entre Johnstown et Dickenson's Landing furent mises en place au printemps.

Les eaux du Saint-Laurent ayant été très basses pendant l'automne de 1879, et le volume d'eau dans les canaux ayant en conséquence diminué, les bâtiments tirant plus de 8 pieds d'eau, ont éprouvé beaucoup de difficultés à passer. Ces difficultés se sont fait sentir en passant par l'écluse n° 22, Pointe Farran, les écluses 23 et 24, Rapide Plat, et l'écluse n° 27, aux Rapides des Galops, et les eaux basses du canal du Rapide Plat ont aussi occasionné des difficultés.

A l'écluse n° 27, à la Pointe Farran, un bâtiment a été retenu pendant une demi-journée.

Aux écluses 23 et 24 au Rapide Plat, où les plus grandes difficultés se sont présentées, six bâtiments ont éprouvé un retard de 6 à 12 heures, et trois autres un retard de 24 heures. A l'écluse n° 27, aux Galops, un bâtiment fut retardé et dût décharger une partie de sa cargaison.

Je transmets un état indiquant le maximum et le minimum de l'eau dans les écluses depuis le 1er juillet 1879 jusqu'au 30 juin 1880.

Ecluse 22, Pointe Farran—	Maximum,	juillet	1879,	10	pds.		
	Minimum,	nov.	"	8	"		
	Maximum,	juin,	1880,	10	"	3	pouces.
	Minimum,	mai,	"	9	"		
Ecluse 23, au pied du Rapide Plat—	Maximum,	juillet	1879,	10	"	5	"
	Minimum,	nov.	"	7	"	6	"
	Maximum,	juin,	1880,	10	"	3	"
	Minimum,	mai,	"	9	"	3	"
Ecluse 24, à la tête du Rapide Plat—	Maximum,	juillet	1879,	10	"	9	"
	Minimum,	nov.	"	7	"	6	"
	Maximum,	juin,	1880,	10	"	6	"
	Minimum,	mai	"	9	"	3	"
Ecluse 25, Pointe des Iroquois—	Maximum,	juillet	1879,	13	"	8	"
	Minimum,	nov.	"	9	"	6	"
	Maximum,	juin	1880,	13	"		
	Minimum,	mai	"	11	"	10	"
Ecluse 27, Galops—	Maximum,	juillet	1879,	10	"	3	"
	Minimum,	nov.	"	8	"	6	"
	Maximum,	juin	1880,	10	"	7	"
	Minimum,	mai	"	9	"	9	"

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

A. G. MACDONELL,
Surintendant des canaux de Williamsburgh.

5—11

CANAL WELLAND,

BUREAU DU SURINTENDANT,

SAINTE-CATHERINE, 24 septembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel sur l'état du canal Welland, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Le canal a été fermé le 6 décembre dernier, et ouvert le 16 avril depuis Port-Dalhousie jusqu'à Port-Maitland, par voie du canal d'alimentation du canal Welland, le reste du canal principal, savoir de la Jonction à Welland à Port-Colborne, n'a été ouvert que le 1er mai 1880, la condition des travaux à Port Colborne et près de cet endroit ayant occasionné ce délai :

En examinant le canal d'alimentation, je n'y ai trouvé aucun obstable assez considérable pour empêcher la flotte du printemps de gagner le lac Erié par cette voie, pourvu que les bâtiments ne tirassent pas plus de 7 pieds 6 pouces d'eau. En conséquence, j'ai pris les mesures nécessaires, et plus de 80 bateaux à hélice et autres bâtiments se sont rendus au lac par cette route, sans accident, et trois semaines plus tôt qu'ils n'auraient pu le faire autrement. On m'apprend qu'il y a plusieurs années que ces facilités n'ont été offertes à la navigation, mais je me propose de les offrir régulièrement tous les ans, si la chose est possible. Pendant l'hiver, pour faciliter les travaux d'élargissement, une partie du canal, au point de partage, a été mise à sec et tenue en cet état jusqu'au 29 avril. L'eau, dans la partie du point de partage non mise à sec, ainsi que dans les tranchées profondes, a été tenue, en hiver, au niveau du lac Erié, et pendant la saison de navigation, à 18 pouces au-dessus de ce niveau.

Le canal d'alimentation a été uniformément tenu à sept pieds au-dessus du niveau du lac Erié.

La navigation n'a été interrompue qu'en deux occasions, savoir : le 23 juin, pendant quatre heures, dans l'écluse de prise d'eau à Allanburg, où deux bâtiments, le *Mary Battle* et le *Huron*, se sont trouvés accolés, et le 30 juin, près de l'écluse de prise d'eau à Thorold, où la goëlette *Lillie Hamilton* avait sombré, ce qui a interrompu la navigation pendant onze heures.

La quantitée d'eau fournie par le canal d'alimentation de la Grande Rivière a été suffisante, durant l'année, pour la navigation et les moulins, et à Dunnville on a pu conserver un volume d'eau considérable beaucoup plus longtemps qu'à l'ordinaire.

Jusqu'à cette date, le trafic passant par le canal a été bien plus considérable cette année que pendant l'année dernière et les années précédentes ; les prix de transport ont été plus rémunératifs ; et en conséquence, l'ouvrage n'a pas manqué dans les chantiers et les bassins de radoub le long du canal, et le personnel du canal a été constamment occupé.

Lorsque je suis entré en fonction, au mois de janvier dernier, j'ai trouvé le canal, les barrages, les bassins, etc., dans un état délabré en beaucoup d'endroits et quelquefois dans un état dangereux. Je me suis appliqué immédiatement, et avec énergie, à réparer les endroits les plus détériorés, et depuis j'ai fait faire des réparations et des renouvellements considérables. J'espère pouvoir, durant l'hiver prochain, réparer les constructions sous l'eau, qui aujourd'hui rendent la navigation dangereuse, ainsi que les autres travaux qui ont besoin d'être restaurés.

Je désire qu'il soit bien compris que je ne suis pas responsable de l'état dangereux dans lequel se trouvent les chemins de halage qui, en beaucoup d'endroits, ont été dégradés et sillonnés de rigoles sur la partie du canal où les travaux d'élargissement sont terminés, mais je sens qu'il est de mon devoir d'attirer l'attention du département sur l'état de ces chemins, lesquels, naturellement, se détériorent de jour en jour. Plus on tardera à réparer ces dégâts, plus ces réparations coûteront cher.

Les levées du canal sont en beaucoup d'endroits très dégradées, de sorte que les eaux sont au niveau de la levée.

Plusieurs vieilles portes d'écluse ont été remplacées par des neuves ; on a défait les vieilles portes, on en a enlevé les armatures en fer pour les faire servir de nouveau, et de leurs pièces on a fait des poteaux d'amarrage.

J'ai ouvert une nouvelle carrière, entre les écluses 19 et 20, sur les terrains du gouvernement, près du canal, et j'ai fait tirer de cette carrière une grande quantité de belle pierre, à des frais peu élevés; cette pierre a été employée à la construction de murs de soutènement en pierres sèche, etc.

Les bâtiments qui montent le canal au pied des montagnes de Thorold éprouvent beaucoup de retards, d'incommodités et quelquefois même des dommages, à cause du vent, et je suggère de planter les endroits les plus exposés de saules, de venue hâtive, comme cela se fait sur quelques canaux des Etats-Unis. Je peux faire couper des boutures sur les terrains du gouvernement par les employés du canal, et cette amélioration ne coûtera que cinquante piastres.

J'ai trouvé de grandes quantités de vieux fer, cuivre, etc., le long du canal, d'un bout à l'autre, que j'ai fait ramasser, peser et porter au compte des entrepreneurs, au prix de leur contrat.

Il sera nécessaire d'ériger deux ou trois petites digues sur le canal de dérivation pour amortir le courant qui aujourd'hui dégrade les levées et expose à des réclamations pour dommages; ces travaux peuvent se faire à peu de frais, au printemps, lorsque l'eau sera retirée du canal; il faudra alors, je crois, restaurer entièrement l'aqueduc actuel, ce qui occasionnera des frais considérables.

Sur tout le parcours du canal, les chardons qui poussent sur les terrains du gouvernement, ont été coupés dans le temps voulu.

On a enlevé la vase et autres dépôts dans les différentes parties du canal où ces travaux étaient le plus nécessaires.

Des poteaux d'amarrage, en nombre plus considérable qu'à l'ordinaire, ont été confectionnés et placés durant la saison, les différents fossés ont été nettoyés, et les ventelles réparées.

Le mur et le massif en talus à l'entrée de l'écluse n° 3, sur le côté ouest du canal, se déplacent encore, comme cela est arrivé, paraît-il, de temps à autre, depuis plusieurs années, et je suis d'avis que cela est causé par des fuites d'eau provenant du canal de dérivation courant parallèlement au canal; la levée est constamment trempée, et je recommande que l'on ne perde pas de temps à préparer un conduit étanche, en fer battu par exemple, et qu'on le trouve prêt à être mis en place aussitôt que l'eau sera retirée au printemps. Le département devra décider aux frais de qui cette réparation nécessaire et quelque peu dispendieuse doit se faire, ou quelque autre amélioration qui sera plus efficace que le conduit en bois actuel, qui ne donne pas satisfaction et sur lequel on ne peut pas compter.

A ce propos, je dois faire rapport que la partie sud-est du grand et solide édifice appartenant au gouvernement à Sainte-Catherine, où se trouve mon bureau et celui des employés du canal, ainsi que le bureau des douanes, celui du revenu de l'intérieur et celui des poids et mesures, et connu sous le nom de bureau du canal, se déplace également et paraît suivre l'éboulis déjà mentionné. On remarque de larges fentes dans les murs extérieurs de haut en bas, ainsi que dans les cloisons intérieures, et je recommande que sans plus de délai on pose plusieurs barres de fer qui traverseront l'edifice de part en part, et qui seront fixées à l'extérieur, à des bandes de fer, appliquées sur toute la hauteur du corps de bâtisse, afin d'empêcher les murs de s'ouvrir davantage, si cela est possible.

Nous tenons en réserve un assez grand nombre de portes neuves et nous en fabriquons d'autres. Le canal est en bon état sur tout le parcours.

Les réparations faites pendant l'année peuvent se classifier comme suit:

DIVISION N° 1.—DE PORT-DALHOUSIE À L'ÉCLUSE N° 20.

Port-Dalhousie.

Les maisons occupées par le maître de havre, le percepteur des douanes, et l'éclusier ont été examinées et réparées. Une paire de portes a été posée à l'écluse à l'entrée du nouveau canal.

Ecluse n° 1 et pont tournant.

Sur cette section, 7,500 pieds de flottes ont été entièrement renouvelées en madriers de 3 pouces, et des longrines de 6 × 8 ont été boulonnées à chaque extrémité.

34 pilotis de défense en chêne ont été enfoncés en face du nouveau déversoir, revêtus de madriers et chaperonnés.

Ecluse n° 2 et pont tournant.

Pont réparé et fondations exhaussées, 30 p. × 40 p. renouvelés, et longrines réparées. Pont sur le coursier de décharge réparé et exhaussé. Deux grands ponts 70 × 2 et 60 × 12 sur les déversoirs, à l'usine, reconstruits, 13 pilotis de défense fichés en terre, revêtus de défenses sur une longueur de 60 pieds, et pilotis chaperonnés. appuis des tambours et tiges posés aux ventelles du déversoir. Maisons de l'éclusier et du gardien du pont réparées. Nouvelle remise et clôture neuve au bout de la cour construites. Nouveau plancher posé dans le magasin. Les murs de l'écluse rejointoyés, l'entrée de l'écluse n° 3 agrandie de deux pouces, la cuvette de l'écluse étant trop étroite pour admettre les plus gros bâtiments de canal.

On a fait des réparations et des améliorations considérables sur le côté est de cette section, au pied de l'écluse n° 3, le long des cales sèches. Soixante-dix pilotis en chêne ont été fichés en terre, et, à l'intérieur, sur une faible partie de leur hauteur, ils ont été revêtus de planches d'orme, et un solide mur de soutènement en pierres sèches a été construit pour soutenir la levée, le chemin et le bassin, et les empêcher de se déplacer davantage. On a posé le revêtement sur un parcours de 210 pieds, et coupé et chaperonné les pilotis; il y a encore un certain espace entre les travaux complétés et l'écluse. Je me propose de terminer les travaux qui restent à faire lorsque l'eau sera retirée au printemps.

On a enlevé du fond du canal, au pied de l'écluse n° 3, un grand nombre de grosses pierres provenant d'un mur de soutènement; ces pierres, enfoncées sur le champ dans le fond du canal, constituaient depuis grand nombre d'années un dangereux obstacle pour la navigation. Ces pierres provenaient évidemment de l'ancien mur de soutènement qui avait été graduellement poussé dans le canal par la pression de la levée et l'action des eaux du coursier derrière cette levée.

PONT DE SAINT-PAUL, SAINTE-CATHERINE.

Plancher renouvelé, pont exhaussé pour l'hiver et couvert d'un abri qu'on a enlevé au printemps.

Ecluse n° 3.

Maison de l'éclusier et maison d'écluse réparées; nouvelle porte posée et flottes entre les écluses 3 et 4 réparées. Murs des écluses rejointoyés. 19 pilotis fichés en terre au pied de l'écluse n° 4, revêtement posé et prolongé jusqu'aux caissons et à la levée, pilotis chaperonnés; piliers de défense reconstruits des deux côtés et exhaussés au-dessus des pilotis, revêtus de planches à l'intérieur, et mur de soutènement en pierres sèches construit.

COURSIER HYDRAULIQUE.

Aqueduc réparé deux fois et renouvelé en partie, chenal nettoyé.

BUREAU DU CANAL A SAINTE-CATHERINE.

Soles de l'écurie et de la grange renouvelées, nouveau plancher et nouvelle plateforme. Bascules, etc., mises en sûreté dans le bureau.

Ecluse 4 et pont.

Pont exhaussé et nouveau levier posé, maisons de l'éclusier réparées et intérieur changé; maison d'écluse peinturée; pont sur le coursier du moulin exhaussé, conduit

et pont réparés, clôture neuve autour de la maison de l'éclusier construite, murs de l'écluse rejointoyés.

Ecluse 5 *et pont.*

Pont réparé plusieurs fois, maison d'écluse peinturée, murs d'écluse rejointoyés. Un balancier posé, pont sur le chemin de halage réparé, culées en caissons et superstructure d'un pont 12 x 30 sur un ruisseau, reconstruites, abords du pont exhaussés.

Ecluse 6.

Maison de l'éclusier réparée et égoûts posés. Maison d'écluse peinturée. Deux ponts réparés et replanchéiés, un autre pont reconstruit. Nouveau balancier posé, chemin autour du réservoir à la porte du chantier, construit, égoût couvert et porte posée, pont sur le chemin de halage replanchéié, murs d'écluse rejointoyés.

Ecluse 7 *et pont.*

Pont replanchéié, canal d'alimentation et pont au moulin à papier réparés, murs d'écluse rejointoyés.

Ecluse 8.

Maison d'écluse peinturée. Murs d'écluse rejointoyés

Ecluse 9.

Garde-fou posé au pont sur le déversoir; grand poteau d'amarrage posé à l'extrémité du mur; murs en aile du déversoir, à Disher's, défaits et reconstruits; une partie dégradée du mur en aile au pied de l'écluse défaite et reconstruite; murs de l'écluse rejointoyés.

Ecluse 10.

Maison d'écluse réparée et garde-fou posé au pont sur le déversoir; une paire de portes neuves posée au réversoir; murs en aile du déversoir défaits et reconstruits, à Smith's; murs d'écluse rejointoyés; poteaux d'amarrage et garde-fou posés; nouvelle couverture posée au pont sur le coursier.

Ecluse 11.

Maison de l'éclusier réparée; nouvelle citerne et nouveau perron construits; flottes réparées; grand pont reconstruit sur le coursier, et garde-fou posé; murs d'écluse rejointoyés.

Ecluse 12.

Garde-fou posé au pont sur le déversoir, et portes revêtues en madriers. Nouvelle passerelle construite sur le coursier de décharge.

Ecluse 13.

Pont sur le déversoir réparé, nouveau balancier posé, garde-fou posé au pont, pont sur le chemin des piétons construit.

Ecluse 14.

Pont sur le déversoir réparé, garde-feu renouvelé, pont sur le coursier du moulin Riardon renouvelé, grandes réparations faites au chemin macadamisé conduisant à l'écluse 15 et au pont.

Ecluse 15 *et pont.*

Pont et maison réparés, caissons de défense à la tête de l'écluse 1 réparés, nouvelle porte posée, garde-fou posé au pont sur le déversoir, pont sur le chemin des piétons reconstruit, abords du pont agrandis, et garde-fou érigé le long du chemin.

Ecluse 16.

Nouveau pont construit sur le déversoir, deux caissons de défense au pied de l'écluse reconstruits ; 25 pilotis fichés en terre et revêtus de défenses, pilotis revêtus de planches à l'intérieur, et mur de soutènement en pierres sèches construit pour appuyer la levée, pilotis chaperonnés, garde-fou posé au pont sur le déversoir ; porte neuve posée ; murs d'écluse rejointoyés.

Ecluse 17.

Maison réparée, maison d'écluse peinturée, caisson de défense au pont de l'écluse reconstruit, porte neuve posée, pont sur le déversoir de l'est reconstruit, murs d'écluse rejointoyés.

Ecluse 18.

Maison de l'éclusier agrandie, garde-fou posé au pont sur le déversoir, et deux ponts sur le chemin des piétons reconstruits, murs d'écluse rejointoyés.

Ecluse 19.

Maison d'écluse peinturée, cuisine de l'éclusier replancheiée. Murs d'écluse rejointoyés.

DIVISION N° 2, ÉCLUSE N° 20 À LA JONCTION DU CANAL D'ALIMENTATION.

Ecluse 20.

Maison de l'éclusier réparée, et nouvelle citerne construite. Tablier du déversoir de décharge, pilotis, replanchéiage, remplissage en terre battue et en pierre, massif fait aux murs latéraux. Nouvelle passerelle flottante jetée sur le déversoir de décharge et garde-fou renouvelé ; construit un mur de soutènement en pierres sèches sur tout le bief, du côté nord, d'une longueur de 366 pieds et d'une hauteur moyenne de 8 pieds. Murs d'écluse rejointoyés.

Ecluse 21.

Maison de l'éclusier réparée et nouvelle citerne construite, préparé et placé des culées pour pont flottant, construit de nouvelles culées au pont du déversoir de décharge ; posé un garde-fou au pont et fait un massif aux murs. Fait un pilotis de 150 pieds de longueur, les matériaux étant fournis par le propriétaire voisin. Construit 858 pieds de mur de soutènement en pierres sèches sur le côté nord de ce bief, ce mur ayant une hauteur moyenne de 51 pieds ; aussi construit 136 pieds de mur en pierres sèches sur le côté sud, d'une hauteur moyenne de 3 pds. 6 pcs. Murs d'écluse rejointoyés. Vieux ponts (sur le coursier de décharge à l'endroit où il tombe dans le canal), culées et tablier enlevés et replacés par un tablier, des culées, un barrage et un pont neufs, avec garde-fou, les deux extrémités du pont revêtues de palplanches et empierrées, cours de la rivière changé, abords du pont enrochés, et niveau du chemin baissé de plusieurs pieds sur un parcours considérable.

Ecluse 22 *et pont.*

Murs d'écluse rejointoyés, nouvelle porte posée. Maison de l'éclusier réparée et changée. Reconstruit les caissons de défense au pied de l'écluse à chaque côté. Reconstruit les culées du pont sur le chemin de halage ; flottes et tabliers réparés. Reconstruit les abords du pont tournant. Revêtu les portes d'aval à l'intérieur. 600 pieds en superficie du vieux mur en aile au pied de l'écluse, qui menaçait ruine, enlevés. Construit 116 pieds de mur de soutènement en pierres sèches, d'une hauteur moyenne de 7 pieds, et 54 pieds d'une hauteur moyenne de 3 pieds. Converti la construction sur le terrain du gouvernement, qu'on avait abandonnée, en atelier,

magasin et bureau pour cette division. Chemin des piétons nivelé et exhaussé sur un parcours considérable.

Ecluse 23.

Murs d'écluse rejointoyés. Maisons d'écluse réparées. Pont près du moulin de Band réparé. Construit nouvelle passerelle flottante. Construit 330 pieds de mur de soutènement en pierres sèches, sur le côté ouest du canal, depuis les moulins Welland jusqu'au pied de l'écluse n° 84, la hauteur moyenne du mur étant de 5 pieds.

Ecluse 24 *et pont.*

Murs de l'écluse rejointoyés. Porte neuve posée ; renouvelé la vieille fondation en bois du pont tournant qu'on a remplacée par une fondation en pierre, nouveau segment posé. Maison de l'éclusier réparée et intérieur changé. Construit 196 pieds de mur de soutènement en pierres sèches sur le côté ouest à partir de la tête de l'écluse, 4 pieds en superficie de pilotis de défense, pilotis chaperonnés, et 100 pieds de pilotis en aile au pied de l'écluse, revêtus, chaperonnés, etc., etc.

Reconstruit et exhaussé des caissons de défense à la tête et au pied de l'écluse. Reconstruit et exhaussé les murs de culée du pont du chemin de halage sur le conduit. 100 pieds de pilotis conducteurs, revêtus et chaperonnés. Niveau baissé et portes d'aval revêtues.

Ecluse 25.

Murs d'écluse rejointoyés. Sémaphore en partie renouvelé.

Ecluse de prise d'eau, Thorold.

Deux portes neuves posées. Construit nouveau garde-fou du côté-ouest pour protéger les portes. Nouveaux bandages posés aux portes.

Bief de trois milles, depuis l'écluse de prise d'eau à Thorold, jusqu'à l'écluse d'ascension à Allanburg.

Le pont Marlatt exhaussé, réparé, et les abords en partie renouvelés. Abords du côté-ouest du pont O'Neil replanchéiés. Estacade réparée au réservoir Marlatt. Défait le vieux caisson et le mur en pierre et le vieux fond du déversoir de décharge de Higgins, posé un nouveau fond, construit un nouveau caisson, un nouveau mur en ciment, caissons et abords revêtus et remplis, levées exhaussées, consolidées et gazonnées, posé tout le mécanisme voulu, etc. Construit un petit bac.

Ecluse 26, *Allanburg.*

Murs de l'écluse rejointoyés, et maçonnerie du radier renouvelée. Magasin réparé, pose de nouveaux bandages aux portes, construit un mur de soutènement en pierres sèches, sur le côté ouest de la levée, au pied de l'écluse.

Pont tournant d'Allanburg.

Posé de nouveaux bandages aux portes. Posé un nouveau mécanisme aux ventelles du nouveau déversoir de décharge. Construit un nouveau magasin. Posé un nouveau trottoir le long de l'abord jusqu'à l'écluse. Fait une fondation en pierre en sous-œuvre sous la maison d'écluse. Posé un nouveau cadre en fer en avant du nouveau déversoir et enlevé la dame laissée par les entrepreneurs.

PORT-ROBINSON.

Pont replanchéié, bureau du percepteur en partie défait et reconstruit, construit nouvelle voûte à l'épreuve du feu et un nouveau porche ; un nouveau passage d'eau a été établi ici après l'enlèvement du pont tournant par les entrepreneurs des travaux d'élargissement. Bac renouvelé et mis en place ; abords des deux côtés rendus sûrs ; trottoir posé depuis le village jusqu'au passage d'eau, construit un nouveau pont sur le chemin de halage à Coulter's Creek.

PASSAGE QUAKER.

Aménagé le bac pour le passage; posé de nouveaux rouleaux et de nouvelles chaînes, construit des débarcadères, mis le bac en place, et fait un appartement pour l'hiver.

WELLAND.

Relevé quatre grandes portes d'écluse qui nuisaient au dragueur employé aux travaux d'élargissement. Réparé le pont tournant.

JONCTION DU CANAL D'ALIMENTATION.

Réparé pont tournant et maison du pont, nettoyé le sas et l'entrée de l'écluse, fiché des pilotis en aile de chaque côté au pied du déversoir, et revêtu ces pilotis de planches et fait le remplage en pierre et en terre pour le protéger contre l'action de l'eau.

DIVISION N° 3.—DEPUIS LA JONCTION DU CANAL D'ALIMENTATION JUSQU'À PORT-COLBORNE.

Reconstruit des défenses flottantes, larges de cinq pieds, pour empêcher les bâtiments de se heurter contre les murs de soutènement en divers endroits. Construit un nouveau bac et réparé les flottes. Réparé les abords du passage d'eau à Stonebridge. Maison achetée de M. Cross, soulevée, réparée et mise en état de servir de résidence à l'éclusier. Soulevé et restauré trois autres maisons d'éclusiers construit des fondations en pierre sous ces maisons, posé des planchers en ciment dans les caves de ces maisons ainsi que des égoûts. Ajouté une cuisine à la maison de Kenshaw. Flottes et chaland mis à terre pour permettre aux entrepreneurs d'enlever l'eau du canal et remis en place au printemps. Bac du passage d'eau de Stonebridge mis à terre, calfaté et peinturé; construit de nouveaux abords au dit passage d'eau. Posé un grand nombre de poteaux d'amarrage. Enlevé la maison d'écluse sur le côté nord du canal, construit un débarcadère à Port-Colborne; remis les galets aux portes de l'écluse à Port-Colborne; réparé deux vieilles portes d'écluse Creusé un fossé d'écoulement du chemin de fer Welland au lac Erié. Charroyé de la pierre pour réparer les levées, exhaussé la maison d'écluse du côté est du canal Chardons fauchés sur tous les terrains du gouvernement. Posé quatre portes neuves à l'écluse de Port-Colborne, etc., etc.

DIVISION N° 4.—DEPUIS LA JONCTION DU CANAL D'ALIMENTATION JUSQU'À DUNNVILLE ET PORT-MAITLAND.

De Dunnville à Stromness et Port-Maitland, distance de 6⅓ milles, il y a deux écluses, trois ponts tournants—déversoirs de décharge, une digue, cinq ponceaux, une maison d'écluse, deux maisons d'éclusier, deux maisons de gardien de ponts et 600 pieds d'estacades.

De Stromness à Boulton Ditch, à Marshville et à la Jonction, le canal d'alimentation, distance de 16⅓ milles, il y a 1 écluse, 2 ponts tournants, 3 ponceaux, 14 ponts stationnaires ayant une longueur totale de 2,400 pieds, et 1 maison d'éclusier. Aucun accident n'est arrivé aux bâtiments sur cette division durant l'année.

Le volume d'eau a été plus considérable durant la dernière saison que l'an dernier ce qui a permis aux moulins de marcher presque sans interruption.

Le trafic sur cette division a été plus considérable que depuis plusieurs années environ 80 bateaux à hélice et bâtiments à voiles s'étant rendus en sûreté au lac Erie par cette route durant le mois d'avril. Durant l'année, 21,000 verges cubes de terre ont été enlevées comme suit, savoir: 600 verges entre le ponceau de Sunfish Creek et le ponceau de Cranberry Creek, 600 verges du débouché entre le ponceau en pierre et le marais, 9,000 verges entre Stromness et le chemin de fer le Grand-Tronc, et l'on a fait le défrichement et l'essartage de 4½ arpents à l'est du chemin de fer Grand Tronc, du côté de Boulton Ditch.

De grandes quantités de troncs d'arbres et d'autres débris ont été enlevés du fond du canal d'alimentation.

Durant l'hiver on a tenu l'eau dans le canal d'alimentation à une hauteur uniforme de sept pieds au-dessus du niveau du lac Erié.

L'entrée de la grande écluse de Dunnville et celle de l'écluse de Port-Maitland ont été nettoyées; de grandes quantités de bois en dérive, de troncs d'arbres, de souches et d'autres débris ont été enlevées du déversoir de décharge et de la digue.

Le chemin de halage et les levées ont été tenus en bon état et revêtus de pierre et de gravier pour empêcher que l'eau ne les dégrade. Les pilotis enfoncés en face des murs en aile du déversoir régulateur de la Jonction ont reçu un revêtement en bois et ont été remplis en dedans de fascines et de pierres pour les protéger contre l'action des eaux du déversoir.

On a aussi fiché en terre des pilotis au pied de l'écluse de la Jonction et revêtu d'une défense l'extrémité du caisson qu'on a construit en cet endroit pour faciliter l'entrée des bâtiments dans l'écluse. Sur les ponts stationnaires et tournants on a renouvelé les madriers. On a fauché, sur les deux côtés du canal d'alimentation et sur tous les terrains du gouvernement, les chardons et les autres mauvaises herbes.

Les ouvertures de tous les ponceaux ont été nettoyées et les débris brûlés; quelques-uns des bâtiments et des ponts ont été peinturés.

Les vieilles pièces des ponceaux à Marshville et à Cranberry Creek ont été enlevées jusqu'à la ligne d'eau et remplacées par des pièces neuves, et les ouvertures revêtues de planches de deux pouces d'épaisseur. Les ponts tournants ont été exhaussés, les abords bien remplis de pierre, et les tirants serrés partout où cela était nécessaire.

Un nouveau mouton, dont on avait grand besoin, a été acheté et fonctionne bien.

Le vieux pont tournant à Stromness a été enlevé et un pont neuf se construit actuellement.

PORT-MAITLAND.

L'annonce demandant des soumissions pour la reconstruction de la jetée de l'est est maintenant publiée, et l'exécution des travaux projetés redonnera à ce havre important sa très grande utilité.

Dans le cours de l'année, sous forme d'amende pour infraction aux règlements et à raison de dommages faits aux constructions, j'ai perçu des patrons et propriétaires de navires la somme de $146.80, que j'ai remise à H. A. Collier, percepteur de ce port. Ci-joint, marqué A, se trouve le tableau de ces amendes.

Je transmets aussi un autre tableau marqué B, lequel indique quelle a été pendant chaque mois de l'année, la profondeur d'eau sur le plancher des écluses à Port-Colborne et à Port-Dalhousie; aussi, un état comparatif de la profondeur moyenne pour les mois de juin 1879 et 1880, lequel démontre que cette année l'eau a été de 5½ pouces plus basse à Port-Dalhousie et de 3½ pouces plus haute à Port-Colborne, que pendant le même mois en 1879.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM ELLIS,
Contrôleur.

Au Secrétaire,
Ministère des chemins de fer et canaux,

ETAT du montant des amendes et dommages perçus de navires en contravention avec les règlements du canal, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Date.	Nom des bâtiments.	Amende.	Dommages.	Total.
1878.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
4 juillet	Goël. Wm. Howe	10 00		
1879.				
30 août	do Clara Yowell		6 00	
12 sept	do do		7 20	
12 do	Prop. A. Munro		5 75	
12 do	do do	20 00		
18 do	Goël. D. M. Foster		9 61	
18 do	do Phœbye			
18 do	do Catherines	20 00	10 89	
14 nov.	do Erie Stewart		29 75	
14 do	do Cataract		7 00	
1880.				
13 mai	Remorqueur Gordon		10 00	
1er juin	Goël. Ella Murton	10 00	10 00	
		60 00	86 80	*$146 80

*Remis à H. H. Collier, écr., percepteur, Sainte-Catherine.

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc inférieur de l'écluse n° 1, canal Welland, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Mois.	Busc inférieur.				Mois.	Busc inférieur.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1879.	pds.	pcs.	pds.	pcs.	1880.	pds.	pcs.	pds.	pcs.
Juillet	13	2	11	5	Janvier	12	3	11	8
Août	12	8	10	0	Février	12	5	11	5
Septembre	12	7	11	2	Mars	12	10	12	2
Octobre	13	6	10	7	Avril	13	3	12	4
Novembre	12	9	10	11	Mai	13	5	12	9
Décembre	12	3	11	2	Juin	13	6	12	11

Profondeur moyenne, juin 1879 ..... 13 9
" " " 1880 ..... 13 4

ETAT indiquant la profondeur de l'eau sur le busc supérieur de l'écluse n° 27, canal Welland, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Mois.	Busc supérieur.				Mois.	Busc supérieur.			
	Maximum.		Minimum.			Maximum.		Minimum.	
1879.	pds.	pcs.	pds.	pds.	1880.	pds.	pds.	pds.	pds.
Juillet	12	8	11	5	Janvier	13	10	11	0
Août	12	8	10	0	Février	12	11	11	2
Septembre	12	7	11	2	Mars	13	9	11	6
Octobre	13	6	11	0	Avril	13	5	10	10
Novembre	12	9	10	11	Mai	13	3	12	1
Décembre	13	2	10	8	Juin	13	5	12	5

Profondeur moyenne, juin 1879 ..... 12 4½
" " " 1880 ..... 12 8

CANAL DE LA BAIE DE BURLINGTON.

BUREAU DU CONTROLEUR,

SAINTE-CATHERINE, 24 septembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport au sujet du fonctionnement et de l'état du canal de la Baie de Burlington, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Le canal a été fermé le 16 décembre et ouvert le premier jour d'avril.

Le nombre de bâtiments qui sont passés par ce canal accuse une augmentation, cette année.

Les quais du canal sont maintenant employés par un grand nombre de steamers, qui y débarquent les nombreux touristes qu'ils transportent à l'endroit appelé Burlington Beach, lieu de promenade qui devient de plus en plus estimé du public.

La reconstruction du quai qui a été brûlé il y a deux ans, et l'enlèvement et la reconstruction de l'autre quai délabré sur l'autre côté du canal ont été commencés en février dernier et progressent d'une manière satisfaisante.

L'année prochaine, il faudra reconstruire ce qui reste à faire au quai du sud-est, et le reste du quai du nord-ouest, l'année suivante.

Durant la saison de navigation, aucun accident ou dommage n'est arrivé aux constructions.

Le trafic qui se fait par le passage d'eau ici a beaucoup augmenté depuis un certain temps, et il faudra probablement munir bientôt le bac d'un autre pouvoir moteur que la main-d'œuvre.

J'ai fait récemment remplir les caissons, dont le remplage en pierre avait été entièrement enlevé par les eaux.

Il m'a fallu faire des réparations à la maison et aux bâtiments du passeur. Les autres réparations ont été très peu considérables.

J'ai l'honneur d'être, monsieur.
Votre obéissant serviteur,

WILLIAM ELLIS,
Contrôleur.

Au secrétaire, ministère des chemins de fer
et canaux, Ottawa.

BUREAU DU CANAL RIDEAU.

OTTAWA, 11 août 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 30 juin 1880, concernant les constructions sous mon contrôle.

Navigation fermée aux moulins de Kingston le 21 novembre et à Ottawa le 23 du même mois. Ouverte à ces deux endroits le 27 avril 1880.

Le niveau de l'eau a été maintenu à la hauteur voulue sur les diverses sections du canal, et la navigation n'a pas été interrompue.

Voici les principales réparations exécutées sur les différentes sections :

Moulins de Kingston.

Pont tournant réparé et diverses réparations faites aux bâtiments.

Lower Brewer's.

Nouveaux balanciers posés à l'écluse et du gravier livré sur la digue.

Upper Brewer's.

Nouveaux balanciers livrés et réparations faites au barrage.

Chutes de Jones.

Réparations au déversoir, gravier enlevé de l'écluse d'aval, réparations faites aux soles de l'écluse du milieu.

Davis's.

Déversoir renouvelé et diverses réparations faites au mécanisme.

Chaffey's.

Diverses réparations faites aux bâtiments, nouvelles poulies posées.

Newboro.

Portes d'aval réparées.

Narrows.

Enclave de l'écluse nettoyée et pièces de fondation boulonnées.

Poonamalie.

Réparations faites à la maçonnerie de l'écluse et écluse nettoyée.

Chutes de Smith.

Portes peinturées, et diverses réparations faites aux bâtiments.

Old Sly's.

Diverses reparations aux constructions.

Edmond's.

Diverses réparations aux constructions.

Maitland's.

Réparations à la digue.

Merrickville.

Clôturage des abords de l'écluse—nouveau balancier et réparations générales.

Nicholson's and Clowes.

Réparations générales.

Burritt's.

Réparations au mécanisme.

Beckett's Landing.

Pont tournant renouvelé et peinturé.

Long Island.

Maçonnerie des trous d'hommes de l'écluse réparée.

Manotick.

Gravier mis sur le barrage incliné; barrage reparé.

Rapides Noirs.

Nouveaux balanciers, et déversoirs réparés.

Hartwell's.

Confection et posage de deux nouvelles portes d'écluse.

Marais de Dow.

Gravier et pierre mis sur le barrage.

Ottawa.

Réparations générales. Livraison du bois de construction pour la confection d'une paire de portes d'écluse.

On a construit durant l'hiver un prolongement au quai du bassin, de deux cents pieds de chaque côté. L'ancien mur, sur le côté nord, a été démoli et construit de nouveau avec les ouvrages en caissons; de plus, les quais actuels ont été réparés. L'agrandissement de ce quai, ainsi que les autres réparations, étaient nécessaires, et ont été d'une grande utilité.

Il faudrait aussi agrandir le quai sur le côté ouest et lui donner une proportion à peu près égale de 200 pieds.

Les constructions sont généralement en bon état. Comme le trafic du minerai de fer augmente, il est probable que la circulation sera de plus en plus considérable sur le canal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

FRED. A. WISE,
Ingénieur dirigeant.

F. Braun, écr.,
Secrétaire, ministère des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

PARTIES NAVIGABLES DE LA RIVIÈRE TRENT.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
PETERBORO, 8 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre, pour l'année expirée le 30 juin 1880, mon rapport concernant les constructions sous mon contrôle.

Du 1er juillet au 20 octobre, l'eau dans les parties navigables de la rivière, s'est maintenue à un niveau suffisant, mais de cette date au 5 novembre, l'eau diminua rapidement; cependant, après l'ouverture des réservoirs supérieurs, elle atteignit le niveau des eaux hautes jusqu'au 8 décembre, époque de la fermeture de la navigation. Le canal et les parties navigables de la rivière étant alors libres de glace, l'ouverture de la navigation eut lieu le 7 avril; l'eau s'éleva graduellement et elle atteignit le niveau le plus haut dans les biefs supérieurs le 14 mai et dans les biefs inférieurs le 20 mai. L'absence de crue est due en grande partie au barrage des réservoirs situés en aval aussi bien que des canaux d'alimentation qui, surveillés attentivement, maintiendront toujours l'eau à une profondeur minimum de 5 pieds sur le seuil des écluses dans le principal chenal de la navigation. A l'exception d'un mois durant la saison, il n'y a pas eu pendant ces dernières années, moins de 5 pieds d'eau sur le seuil des écluses. Cette profondeur a varié de 9 pieds 6 pouces à 5 pieds. L'eau qui peut être retenue dans les réservoirs pour l'alimentation, quoique nécessaire vers le milieu de septembre seulement, couvre une superficie de plus de 110,000 acres, et en construisant des digues convenables, on pourrait toujours tenir un volume d'eau de 4 pieds, qui fournirait au cours principal de la navigation une quantité de 19,406,400,000 pieds cubes. Cette quantité est beaucoup plus considérable qu'il n'en faudra pour les besoins de cette navigation.

Le nombre d'éclusages à une seule écluse durant la dernière année, a été de 1,144, et le nombre total d'éclusages de 1,821. De ce nombre, 667 étaient pour des barges d'une capacité variant de 200 à 250 tonneaux et pour 1,154 steamers. Le tonnage total transporté a été d'un peu plus de 74,000 tonnes, et consistait en produits de la forêt, en produits agricoles, en minerai et en marchandises diverses.

Les travaux sur cette partie consistent en canaux et en écluses construits dans le but e relier les grandes étendues d'eau navigable qui servent à développer la partie intérieure de l'Ontario et arrosent ses fertiles districts, s'étendant dans une direction nord-ouest depuis la baie de Quinté jusqu'au lac Huron. Cette ligne de navigation, une fois ouverte, sera, pour les barges, la plus courte et la plus sûre entre Montréal et le lac Huron.

Il y aussi d'autres constructions qui facilitent le flottage des bois, telles que glissoires, digues et estacades.

La quantité de bois qui a passé dans les glissoires, l'année dernière, est comme suit:—

Grumes	490,600	pièces.
Flottes	6,336	"
Bois carré	3,000	"
Cèdre	20,000	"

Ci-suit la description des constructions le long de cette ligne, ainsi que des réparations faites dans le cours de l'année dernière, avec mention de celles actuellement nécessaires.

Port-Perry.

Est situé à la tête de la navigation de l'intérieur, dans une direction sud-ouest, et à 190 milles de la baie de Quinté. Il n'a pas été fait de réparations aux nouvelles constructions dans le cours de l'année dernière ; on a cependant demandé d'enlever quelques chicots (*snags*) du chenal.

Lindsay.

Situé sur la rivière Scugog, branche principale de la ligne de navigation.

Les constructions consistent en une écluse 133×34×5 pieds d'eau sur le busc inférieur de l'écluse. Cette digue tient l'eau suffisamment haute pour permettre aux navires tirant 5 pieds de se rendre à Port-Perry, distance de 29 milles.

Aux abords de la digue, et à l'embouchure de la rivière, il y a des chicots qu'il faudrait enlever, et le chenal, qui est très tortueux, aurait besoin d'être redressé. Ces améliorations seraient peu dispendieuses et aideraient considérablement la navigation. La construction d'un phare qui indiquerait l'entrée de la rivière, serait aussi à désirer, car durant les nuits sombres de l'automne, les remorqueurs entrent difficilement dans la rivière.

Une députation de capitaines de bateaux à vapeur a représenté à l'honorable ministre, lors de sa tournée d'inspection, la nécessité de faire ces améliorations.

Chutes Fénélon.

Cette station est située sur la rivière Fénélon, qui coule dans une direction sud-est du lac Cameron au lac de l'Esturgeon, et sur la ligne de navigation. Il y a ici une glissoire pour la descente des bois. Elle est sous le contrôle du département ; sa longueur est de 200 pieds et sa largeur de 33 pieds. L'estacade a une longueur de 3,090 pieds et elle s'étend en bas de la rivière et la partage en deux chenaux, dont l'un sert au passage du bois et l'autre aux bateaux à vapeur et aux barges.

Le plancher de la glissoire a besoin d'être réparé le plus tôt possible, car il ne pourra résister à la descente du bois durant une autre année. Les piliers ont été examinés et les estacades mises en place.

Bobcaygeon.

Les constructions consistent en un canal long de 973 pieds, une digue de 134 × 33 pieds en pierres de taille de 7″3″ d'inclinaison, avec une profondeur minimum d'eau de 5 pieds sur le busc inférieur, un pont sur le canal de 65 pieds de long, sur une largeur de 18 pieds. Cette digue a été construite afin d'améliorer la navigation du lac de l'Esturgeon et de maintenir durant la saison de l'eau basse, le niveau du lac à une hauteur de 5 pieds au moins sur le busc inférieur de l'écluse à Lindsay, et pour conserver cette profondeur nécessaire à la navigation, il faudrait exhausser la digue pour retenir autant que possible le surplus de l'eau en attendant la construction des digues nécessaires aux bassins d'alimentation.

Les travaux exécutés l'année dernière consistent dans la réparation des digues, des déversoirs et le dragage du canal.

Les travaux à faire consistent dans la construction de nouvelles portes d'amont, et dans le renforcement de la digue de l'ouest pour qu'elle résiste à l'augmentation du volume de l'eau, dans le renouvellement du fond de l'écluse, et dans l'enlèvement des cailloux du chenal qui y conduit.

Buckhorn.

Ici les travaux consistent en une digue de 387 pieds de long et 5 pieds de hauteur ; en une glissoire de 95 pieds de long sur une largeur de 33 pieds, avec les estacades qui y conduisent. Cette digue règle le niveau de l'eau jusqu'à l'écluse de Bobcaygeon.

Voici les travaux exécutés ici l'année dernière ; les murs de côté de la glissoire ont été planchéiés, et des treuils ont été placés au déversoir de décharge.

Il est nécessaire de faire les réparations suivantes le plus tôt possible ; renouveler les piliers de côté du déversoir de l'eau basse à la partie supérieure ; mettre du gravier sur la digue, et réparer les estacades qui conduisent à la glissoire.

Comme les habitants des townships du voisinage ressentent le pressant besoin d'un moulin à farine, il serait très à propos d'accorder un surplus d'eau avec des conditions favorables à toute personne entreprenante qui consentirait à en construire un.

Je dois dire ici que le coursier qui conduit à la scierie est en mauvais état et on devrait donner l'ordre au propriétaire de le réparer.

Burleigh.

Les constructions qu'il y a ici ont été exécutées il y a quelques années par des marchands de bois ; la digue et la glissoire sont en bon état, mais il n'en est pas ainsi du déversoir de la Grande Chute.

Le département devrait faire exécuter ces travaux de réparations à la Grande Chute et exiger un léger péage pour le bois passant la station, ce qui donnerait un taux raisonnable d'intérêt pour les sommes dépensées.

Ceci serait très avantageux, non-seulement pour les marchands de bois, mais aussi pour la navigation des vapeurs.

Lakefield.

La digue de cette station permet de naviguer aussi loin que l'écluse de la Pointe Young, et comme cette navigation dépend entièrement de cette digue, qui est une propriété privée, le public en retirerait de grands avantages si le gouvernement en prenait le contrôle, car l'administration actuelle est nuisible à la navigation de la ligne principale. Je suis persuadé que le propriétaire actuel n'aurait pas d'objection sérieuse à ce changement.

Peterborough.

J'attire encore l'attention du ministère sur le fait que le chenal conduisant du quai de la ville se remplit rapidement de sciure et de rebuts de bois venant des scieries établies sur la rivière. Ces obstructions augmentent tous les ans, et il serait nécessaire de faire draguer ce chenal aussitôt que possible.

Les propriétaires de bateaux à vapeur ont construit un quai et des magasins, et le conseil-de-ville a dépensé une certaine somme pour abaisser et améliorer la rue qui y conduit. On se plaint fortement de ce que cette sciure de bois n'est pas enlevée.

Les estacades et les piliers du Petit Lac sous le contrôle du département auront besoin de réparations l'an prochain, avant le printemps.

Rapides Whitlas.

Ici les constructions consistent en une écluse de 134 pieds × 33 pieds en maçonnerie de première classe, avec portes solides; en une digue d'une longueur de 383 pieds et en deux parties, en une digue en aile de 323 pieds et en une digne transversale de 160 pieds de longueur, leur hauteur moyenne étant de 9 pieds. On a construit dans le cours de l'année dernière une écluse de 30 pieds de largeur et profonde de 6 pieds, donnant une aire de 180 pieds carrés. Elle est très-utile à la navigation, car le printemps elle facilite l'écoulement des eaux, ce qui coopère, non-seulement à diminuer la pression sur la digue, mais aussi à prévenir en quelque sorte tout danger et à augmenter la vélocité du courant, qui emporte la sciure de bois et les déchets de moulin accumulés dans la rivière.

Les réparations exécutées ici consistent dans le nettoyage de la chambre de l'écluse, la réparation des ventelles de l'écluse, le planchéiage de la digue en aile et du tablier de la digue transversale.

Les réparations qu'il serait nécessaire d'exécuter sont l'aggrandissement des ventelles et des portes d'écluse à l'effet de hâter le passage des navires.

Approfondir les abords de l'écluse et réparer les seuils supérieurs.

Rivière Otonabee.

On travaille à enlever les obstructions à la navigation dans cette rivière connue sous le nom de (1) Yankee Bonnet Shoal, (2) Ile Robinson, (3) Dangerfield, et sur lesquelles j'ai eu l'honneur d'attirer votre attention dans une lettre portant le n° 86,449.

La station autrefois connue sous le nom de Rapides Croches est située sur la rivière Trent, 54½ milles en amont de la Baie de Quinté.

Les constructions consistent en une écluse en maçonnerie de première classe, semblable à celle des rapides Whitlas et décrite plus haut.

Un canal de 610 pieds de longueur.

Une digue de 253 pieds de longueur, 7 pieds 5 pouces de hauteur, avec une bâse de 40 pieds.

Une glissoire de 97 pieds de longueur, 33 pieds 6 pouces de largeur.

Un pont tournant sur l'écluse, de 680 pieds de longueur et 13 pieds de largeur, des jetées conductrices et des estacades.

Cette digue donne le niveau d'eau voulu sur le parcours jusqu'à l'écluse des rapides Whitlas. Elle fait eau en grande quantité parce que les pièces de fondation n'ont jamais été convenablement ajustées au roc. Conformément aux instructions de la lettre n° 3,623 l'on est à faire faire les réparations absolument indispensables à cette digue, et l'on travaille à enlever la batture de roc.

Quand ces réparations seront terminées, l'on aura la profondeur voulue de 5 pieds d'eau jusqu'à Peterboro.

Trois des piliers d'estacade ont été renouvelés depuis l'étiage jusqu'au sommet. Une des portes de l'écluse d'aval devra être enlevée cet automne pour y poser un nouveau galet.

Les ventelles des portes de cette écluse devront être agrandies.

Chûtes Heely.

Les travaux à cet endroit consistent en une digue de 488 pieds de longueur et de 8 pieds de hauteur.

Une glissoire de 713 pieds de longueur et 33 pieds de largeur. La digue donne le niveau d'eau voulu jusqu'au dessus de l'écluse de Hastings, endroit où la profondeur de l'eau est de 6 pieds aux eaux basses. Elle a besoin d'être empierrée et recouverte de madriers de deux pouces.

On s'est procuér deux treuils pour monter les aiguilles de la glissoire dont on a renouvelé l'entrée.

CHUTES DU MILIEU.

Les constructions exécutées aux Chutes du Milieu l'ont été dans le seul but de faciliter le flottage des bois et consistent en deux digues d'environ 96 pieds de longueur chacune, en 2 glissoires dont l'une a 455 pieds x 33 pieds et l'autre 60 pieds x 33 pieds; aussi eu une digue en aile en caissons de 638 pieds x 8 pieds x 5 pieds partant de la digue d'amont jusqu'à une île située à la tête des rapides, avec estacades conductrices jusqu'à la glissoire.

Pour l'avantage du commerce de bois il serait désirable qu'un barrage incliné fut construit depuis l'île située à la tête des rapides jusqu'à la rive ouest de la rivière, afin de donner à la glissoire une plus grande profondeur, et de retenir l'eau dans la baie au Corbeau pour donner la profondeur voulue sur les hauts-fonds entre l'estacade de Campbellford et de Percy.

Chutes Ranney.

Elles sont situées à environ un mille au-dessous de la ville de Campbellford. Depuis la tête jusqu'au pied des rapides il y a une chute d'environ 39 pieds 11 pouces. Ce pouvoir d'eau sera bientôt utilisé, car l'on est à construire une grande manufacture de papier où bon nombre de personnes trouveront de l'emploi et qui sera d'un gran avantage à cette partie déjà prospère de la province.

Rapides Chrisholm.

Cette station est située à 15½ milles en amont de Trenton. sur la Baie de Quinté

D'après le relèvement fait par N. H. Baird, écr., I. C., la hauteur de la rivière Trent, au-dessus de la Baie, est en ce lieu de 116 pieds 5 pouces, et la chute des Rapides de 8 pieds 8 pouces.

Les constructions consistent en :

Un canal dans le roc de 2,930 pieds de longueur

Une écluse dont la maçonnerie en pierres de taille, de 133 pieds × 32 pieds 6 pouces entre les poteaux tourillons. La hauteur de l'eau y est de 4 pieds 6 pouces sur le plancher inférieur, mais peut être augmentée jusqu'à 6 pieds au besoin. La construction d'une forte digue à Widow Harris.

Une digue de 175 pieds de longueur et de 6 à 7 pieds de hauteur.

Une glissoire de 100 pieds de longueur, 50 pieds de largeur avec estacades conductrices.

Ces constructions sont de la meilleure classe, dans leur genre. L'écluse a besoin de nouvelles portes. Un nouveau bateau à vapeur fera le service sur ce parcours la saison prochaine. La digue a besoin d'être empierrée pour devenir étanche et tenir l'eau à un niveau autant que possible uniforme.

Il y a là une petite fonderie, un moulin à farine et un moulin à scies qui trouvent leur force motrice dans le surplus de l'eau du canal. L'on est aussi à construire une manufacture de papier.

En terminant, je dois dire qu'il semble y avoir une nouvelle vie sur tout le parcours de cette grande voie navigable de près de 200 milles de longueur.

Des délégués de Montréal, choisis parmi les membres de la commission du havre et du conseil de ville, ont visité cette voie de navigation intérieure dans le but de constater les avantages que la cité de Montréal retirerait de son prolongement jusqu'à la baie Georgienne. Ces messieurs ont été bien étonnés de la longueur de son parcours, de la possibilité et du peu de travail à faire pour qu'un bâtiment d'un tirant d'eau de six pieds pût y naviguer. Dans leur rapport ils recommandent que le gouvernement devrait, aussitôt que possible, faire faire un relèvement exact des lieux afin de constater le montant nécessaire pour ouvrir la navigation jusqu'à la baie Georgienne.

Vous trouverez ci-annexé un tableau donnant le nombre des bateaux à vapeur qui desservent cette ligne et indiquant leur tonnage.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

THOS. D. BELCHER,
Ingénieur contrôleur.

F. Braun, écr., secrétaire, etc.,
Département des chemins de fer et canaux,
Ottawa.

CANAL SAINT-PIERRE.

Ottawa, 24 novembre 1880.

Monsieur,—Je vous fais rapport que les travaux d'agrandissement du canal Saint-Pierre, Cap-Breton, ont été continués d'une manière satisfaisante pendant l'année.

Je dois ajouter que de bonne heure au mois d'octobre dernier, les travaux étaient tellement avancés que le canal a été ouvert à la circulation. Cependant, ils ne seront complètement terminés qu'à la fin de 1880.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur dirigeant.

F. Braun, écr.,
Secrétaire, Chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 10.

ETAT GÉNÉRAL.

1o Pouvoirs d'eau et autres propriétés publiques louées sur les canaux, etc. durant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

2o Propriétés achetées par le ministère des travaux publics (service aujourd'hui confié à celui des chemins de fer et canaux) pour les chemins de fer et canaux du Canada, et propriétés vendues comme n'étant pas nécessaires aux chemins de fer et canaux, pendant l'exercice termine le 30 juin 1880.

5—12½

ETAT

1o.—Pouvoirs d'eau et autres propriétés loués sur les canaux,

Date.	Terme du bail.	Locataires	Propriété louée.	A quelle fin employée.
			Canal Rideau.	
7 juil. 1879	Durant bon plaisir.	Sam. Mulligan.....	Partie de la réserve du canal, lot 3, S. E. du bassin. Ottawa.	Remiser du charb..
12 nov. "	do	Robt. McCloy	Part. de la rés. du can., sub-div. 34, 35 du lot 15, conc. C, Nepean ..	Jardinage .....
2 déc. "	do	Smith's Falls Curling Club.	Partie de la réserve du canal sur le lot 1, 4e concession, Elmsley à Smith Falls.	Pour construire un jeu de galet.
18 oct. "	do	Comité temporel de l'église St-André.	Partie de la réserve du canal, sous-louée à Wm. Slattery de p. du lot H, con. C, Nepean, etc.	Culture.....
25 juin 1880.	do	Francis Abbott.....	Partie de la réserve du canal, ½ acre du lot 40, 1ère concession, Nepean.	do .....
			Canal Chambly.	
26 mai "	do	Catelli frères.....	Lot triangulaire au bassin de Chambly, près de l'écluse 7.	.....
			Chemin de fer Intercolonial.	
2 juil. 1879	5 ans.....	Peter Mowat.....	Pose d'un tuyau de un pouce devant relier son établissement pour la congélation du saumon à Campbellton, avec l'aqueduc du chemin de fer Intercolonial.	Service d'eau.. .....
15 mai 1880	.....	Nova Scotia Sugar Refinery Company (respons. limitée.)	Constr. par le gouv. d'une voie d'évitement depuis le ch. de fer jusq. leur manufac. à Richmond.	Trafic.....
28 juin "	.....	Moncton Sugar Refining Co.	do do à Moncton.	do .....
			Canal Lachine.	
22 juil. 1879	Durant bon plaisir.	St. Lawrence Sugar Refining Co.	Pose d'un tuyau de 10 pouces depuis leur manufacture jusqu'au coin S.O. du bassin n° 1, *viâ* la rue Queen, Montréal.	Service d'eau.....
			Canal des Galops.	
23 juil. "	do	Jos. C. Irvine.....	Partie du lot 6, 1ère concession, Edwardsburg.	Terrains d'embellissement.
			Canal Welland.	
8 juil. "	21 ans, renouvelable	John Battle.....	Lot du moulin près du coursier du moul. de Keefer, écl. 25, Thorold	Moulins à ciment et à plâtre.
8 juil. "	Durant bon plaisir.	do	Lot p. du cours. du m. de Keefer, p. y con. une plf., éc. 25, Thorold	Cour à charbon et à bois.
29 oct. "	do	Jos. C. et James Gillespie, jr.	Partie des lots 14, 6e conc. et 14, 7e conc., écluse 5 de Grantham, Sainte-Catherine, ancien canal.	Cour à bois.....

GÉNÉRAL :

chemins de fer, etc., durant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Force du pouvoir d'eau loué.	Etendue de la propriété louée.	Date du contrat.	Loyer annuel.	Termes de paiement. Montant de chaque paiement.	Quand payable chaque année.	Quand le premier paiement est échu.	Observations.
.....	66x99	1er juillet '79	60 00	60 00	1er juillet.....	Sur livraison du bail.	
.....	.....	1er nov. 1879	2 00	2 00	1er nov.....	1er nov. 1879	
.....	160x40	do	1 00	1 00	do	do	Approuvé le 22e jour de janv. 1880, par le min. des Ch. de fer et C., de la même manière que la partie obtenue du gouv. en vertu du bail du 23 juillet 1877.
.....	A. R. P. 2 1 12 62/100	1er avril '79.	7 00	3 50	1er oct., 1 avril	1er oct. 1879	
....	½ acre	1er juillet '79	2 00	2 00	1er juillet.....	Sur livraison du bail.	Ceci annule le bail de S. Howlett.
.....	Pieds. 65x60x100	1er mai 1880	20 00	20 00	1er mai.....	1er mai 1880	
Par un tuyau de 1 pouce.	.....	2 juillet '79	50 00	25 00	1er déc., 1 juin	N'a pas été fixé	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	La Cie paiera tous les frais et dommages s'il y a lieu, etc.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	do do
Par un tuyau de 10 pcs.	.....	1er juillet '79	100 00	100 00	1er juillet.	1er juillet '79	
....	Pieds. 563x93 56x87	1er juillet '79	5 00	5 00	1er juillet.....	Sur livraison du bail.	
Force de 10 chevaux.	⅛ acre.....	1er avril '73.	40 00	80 00	1er jan. 1 juill.	1er juillet '79	Renouvelle le bail No 2,510.
.....	1/10 acre.....	1er juillet '79	25 00	25 00	1er juillet.....	1er juillet '79	
.....	1½ acre.....	1er oct. 1879	75 00	75 00	1er oct.....	1er oct. 1879	

1o.—Pouvoirs d'eau et autres

Date.	Terme du bail.	Locataires.	Propriété louée.	A quelle fin employée.
			Canal Welland—Fin.	
er oct. 1879	21 ans, renouvelable.	John Riordon.....	Partie du lot 11, 10me concession, Grantham, aux écluses 16, 18, 19 et 21, Merritton.	Pour ses moulins à papier..... .....
11 fév. 1880	do	John Battle.....	Partie du lot 17, Thorold, entre les écluses 14 et 25.	Moulin à ciment....
			Canal Beauharnois.	
4 sept. 1879	Durant bon plaisir.....	James Anderson.....	Const.d'un quai et d'un hangar au bass , Valleyfield, C.Beauharnois	Remiser le grain, etc.....
23 août 1879	do	Hilaire Larocque.....	Const. d. quai et d.hang.au canal, Sainte-Cécile, C. Beauharnois..	do
8 janv. 1880	do	Chas. E. Wilson	Const. d. hangar au bassin de la riv., Valleyfield, C.Beauharnois	Hangar à charbon..

propriétés loués sur les canaux, chemins de fer, etc.

Force de pouvoir d'eau loué.	Etendue de la propriété.	Date du bail.	Loyer annuel.	Termes de paiement.			Observations.
				Montant de chaque paiement.	Date du paiement chaque année.	Quand le premier paiement est échu.	
Eau en quantité suffisante pour les moulins qui seront constr'ts pendant l'espace de 5 ans.	.....	1er juil. 1879	240 00	120 00	1r jan., 1r juil.	1er jan. 1880	
Force de 20 chev.	.....	18 avril 1879	120 00	60 00	do	1er juil.'79 $24.00, 1er jan.'80 $60.00, etc sem.-ann.	
.....	100x66 pd.	1er juil. 1879	23 00	23 00	1er juillet.....	1er juil. 1879	
.....	140x30 pd.	1er août 1879	20 00	20 00	1er mai.....	1er mai 1879	
.....	75 ft. pd l.	1er nov. 1879	20 00	20 00	2 novembre.....	Sur livraison du bail.	

2nt.—Propriétés achetées par le ministère des chemins de fer et canaux et propriétés vendues par le même ministère comme n'étant pas nécessaires aux dits chemins de fer et canaux, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Date	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétées achetées ou vendues, etc., etc.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
8 avril 1880	Peter Lynch et autres	Sa Majesté...	Procès-verbal de C. E. Michaud, A. P., établissent la gradeur de terre prise pour une digue à la Baie Hungry à Catharinestown	Canal Beauharnois	40 pds. chaque côté du centre sur tout la ligne	Gratis	Pris par le gouv. en 1855 du consentement des agents de la seig. de Beauharnois, pour la const. d'une digue.
14 janv. 1880	John W. Brown *et ux.*	" ...	Partie du lot O½ 5, 1ère concession Osnabruck, prise en 1843.....	Canal Cornwall....	3a. 1r. 17p.	232 40	Décharge pour dommages.
20 avril 1880	Gabriel Lemieux	" ...	On lui a offert pour partie de sa terre (6 et 7) courbe de la Chaudière	C. F. Intercolonial	$1\frac{824}{1000}$ arp.	319 20	
3 mai 1880	Sa Majesté.....	J. J. Wood..	Parties des lots 23 et 35, rue Victoria, Halifax..	"	40 pd. ch lot	1 00	Cette étendue a été comp. par erreur dans le cont. de J. T. Wood a S. M. daté du 5 nov. 1874
18 juill. 1879	McGauvran et Tucker	Sa Majesté...	Récépissé donné pour les constructions et meubles pris sur l'île d'Ostell pour le canal...	Canal Lachine.....	....	10,210 35	Le locataire a retenu $330.
11 nov. 1879	Western Counties Railway Co.....	" ...	Livraison au gouvernement de l'embranchement de Windsor, N.-E.....	C. F. Intercolonial	....	....	Avis.
2 juillet 1878	Luke O'Reilly	" ...	Décharge pour dommages aux lots 1 et 2, 10me concession, Loughboro	Canal Rideau.	.....	385 00	
2 sept. 1879	Joseph Donovan.....	" ...	Décharge pour dommages aux lots 17 et 19, 2me concession, Bastard	"	....	120 00	Digue de Poonamalie.
8 mars 1880	John Branigan.....	" ...	Titre de part. de la carr. lot 35, 4e con. Kingston	"	1 acre.....	300 00	
23 sept. 1878	Collège St-Boniface.	" ...	Lots 72 et 73 St.-Boniface No. 3, co. de Selkirk..	Embranchement de Pembina...	1·29 acre 1·31 "	90 65	
2 mai 1879	Hon. Jos. E. Cauchon	" ...	" 68, 69 et 70 " 5, 6, 7, " ..	" ...	1·75 " 0·44 " 1·24 "	142 00	
28 sept. 1878	John Polson *et ux*.....	" ...	" 50 St.-Jean 11, " ..	" ...	0 65 " .	3 25	
11 oct. "	George Bannerman...	" ...	" 48 " 13, " ..	" ...	0·80 " ..	4 00	
27 sept. "	Alex. McPherson *et ux*	" ...	" 97 Kildonan 16, " ..	" ...	1·03 " ..	40 15	
28 sept. "	Daniel Hamilton *et ux*	" ...	" 95, 97 " — " ..	" ...	0·51 " 1 55 "	9 79	
27 sept. "	Angus Polson *et ux*...	" ...	" 94 " 19, " ..	" ...	2·07 " .	10 35	
30 sept. "	Alex. Munroe *et ux*...	" ...	" 90 " 22, " ..	" ...	1·55 " ..	7 75	
31 oct. "	Alex. Bannerman *et ux*		" 87 " 25, " ..	" ...	1·08 " ..	27 00	

30 sept., "	L'hon. John Sutherland *et ux*.	"	" 86	"	26,	"	"	2·58 "	46 44	
11 oct., "	Rév. John Grisdale	"	" 80	"	32,	"	"	0·51 "	2 04	
24 " "	Rév. S. Pritchard	"	" 71, 75 102	" Saint-Paul	— —	" "	" "	0·51 " 0·51 " 4·04 "	94 48	
23 sept. "	James Inkster *et ux*.	"	" 73	Kildonan	39,	"	"	0·51 "	2 04	
7 oct., "	Jacob Kauffman *et ux*	"	" 66	"	46,	"	"	1·03 "	10 30	
" "	do	"	" 63	"	49,	"	"	0·52 "	5 20	
11 nov., "	Rév. Alex Mathieson	"	" 59	"	53,	"	"	2·09 "	20 90	
12 " "	Rév. S. Pritchard & J. C. Forbes	"	" 55	"	—	"	"	1·54 "	12 32	
15 " "	Gilbert Hackland	"	" 54	"	58,	"	"	1·29 "	32 90	
8 oct. "	Angus Henderson *et ux*	"	" 51	"	61,	"	"	1·86 "	61 16	
19 " "	J. J. McRea	"	" 50	"	—	"	"	1·11 "	36 66	
5 " "	Wm. Henderson *et ux*	"	" 49	"	63,	"	"	1·40 "	36 80	
10 " "	John J. McRea	"	" 46	"	66,	"	"	1·51 "	18 12	
23 " "	Donald McIver	"	" 45	"	67,	"	"	2 26 "	27 12	
10 " "	Peter Henderson	"	" 44	"	68,	"	"	0·75 "	39 00	
7 " "	John Geddes	"	" 43	"	69,	"	"	1·25 " crops	69 76 10 94	
22 " "	John Henderson	"	" 39 118	" Saint-Paul	— —	" "	" "	1·26 " 1·51 " cropsinc	39 08	
18 " "	Donald Cumming	"	" 120	"	74,	"	"	1·26 acre	12 60	
16 mars 1880	Robert Mulholland	"	" 114, 115	"	78,	"	"	2·04 " 0·73 "	36 45	
22 oct. 1878	Archbald Pritchard	"	" 107, 108, 112	"	—	"	"	0·69 " 1·14 " 1·01 "	66 33	
" "	Chas. Haywood	"	" 111	"	88,	"	"	1·26 " crops	38 90 17 98	
" "	James Knight	"	" 110	"	89,	"	"	1·01 " crops	11 60 4 06	
2 nov. "	Félix Bone	"	" 106 s. pt.	"	—	"	"	0·52 "	2 08	
24 oct. "	Peter Fiddler	"	" 106	"	93,	"	"	1·04 "	4 16	
" "	Thomas Bird	"	" 105	"	94,	"	"	0·75 "	3 00	
2 nov. "	Margaret, veuve de Wm. Bunn	"	" 98	"	101,	"	"	3 43 "	20 56	
31 oct. "	Henry Joachim	"	" 95	"	—	"	"	4·19 "	41 90	
28 oct. 1878	John Sutherland, fermier	Sa Majesté	Lot 93,	Saint-Paul,	No. 106,	comté de Selkirk	Embranchement de Pembina, C. P. R	2·02 acres	20 20	
2 nov. "	Caroline Ann, ép. *et vir* Wm. L Loucks.	"	" 89	"	110,	"	"	2·00 "	40 00	
29 oct. "	Wm. Work	"	" 88	"	111,	"	"	2·00 "	20 00	
" "	Peter Flett	"	" 87	"	112,	"	"	1·22 "	12 20	
12 nov. "	E. Adhemar	"	Récépissé, dommages causés aux lots 105, 106, 107, Saint-Clément				"	.....	24 36	Dans l'année 1877.

2me—Propriétés achetées ou vendues par le ministère des chemins de fer et canaux, etc.—*Fin.*

Date.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées ou vendues, etc., ets.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
25 nov. 1878	Philip Harper.	" ...	Récépissé, domm. causés aux lots cultivables N.E. ¼ sec. 8, T. 13, R. 5, Est	" ...	.....	27 26	Dans l'année 1877.
24 oct. "	Benj. Froom.....	" ...	" " 42, Kildonan.....	" ...	.....	17 40	"
10 " "	Josiah Adams et Jas. McLachlan, locat...	" ...	" " 72 et 73, St-Boniface	" ...	.....	8 29	"
15 nov. "	Robt. Cox.....	" ...	" " N. O. ¼ sec. 5, T. 13, R. 5, Est.....	" ...	.....	15 08	"
" 17, "	J. J. Chandler	" ...	" " 114 et 115, St-Paul.	" ...	.....	11 27	"
28 fév. 1880	Albert Monkman	" ...	Titre N. O. ¼ of S. O. ¼, sec. 8, T. 13, R. 2, Est,—et N½ et S½ de la sub-division légale 13 14 de la sec. 23, T. 13, Range 2, E.....	" ...	.....	4,000 00	
8 juill. 1878	Jos. McGovern.....	" ...	Déc. pour dom. causés par la digue de Dunnville au lot No. 1, S, de la rue Chippawa Cayuga-..	Dommage au canal Welland.....	.. ..	25 00	
6 août 1879	R. H. Kirkpatrick.....	" ...	Décharge pour dommages causés par la digue Dunville au lot No. 3, village de Dunnville...	" ...	.....	2,000 00	
3 oct. "	Geo. Schurr *et ux*.....	" ...	Partie du lot 26, 4e concession, Humberstone....	Elargissement du canal Welland...	10·72 acres..	643 20	
30 sept. "	Oscar Upper *et ux*.....	" ...	" 96, Thorold, savoir : lot 2, rue Allanburg Nord et chemin de Holland...	" ...	0·33 " ..	500 00	
10 oct "	Cath. Neff *et vir*.....	" ...	" 28 2e concession Humbertone.....	" ...	0·50 " ..	500 00	
3 " "	Wm. Upper *et ux*.....	" ...	" 96, Thorold, savoir: lot 5, rue Allanburg Nord et chemin Holland.....	" ...	0·38 " ..	500 00	
1er nov. "	Peter Hover *et ux*.....	" ...	" 14 et 15, Thorolde..	" ...	2·21 " ..	420 00	
21 " "	Elisha Turry *et ux*.....	" ...	" 27 dans la 2e concession Humberstone, près de Petersburg.	" ...	0·26 " ..	100 00	
19 déc. "	A. Schwaller.....	" ...	Permission de jeter de la terre sur le lot 15 ou A.B. Thorold.	" ...	.....	300 00	
29 " "	Matthew Brown *et al.*	"	Pt. lot 15, Thorold, or { C. 4, 5, rue Albert, Thorold N. 3, 4, 5, S. " " }	" ...	1·10 " 0·50 " 4·75 "	10,950 00	Décharge obtenue de R. B. McPherson, administrateur de la succession J. Brown, 29 déc 1879, et rapport du maitre en chanc., 30 oct. '79
16 fév. 1880	Wm. Toyne.....	" ...	Décharge pour dommages causés par l'inondation de partie du lot 27, 6e concesion, Crowland	" ...	0·70 " ..	50 00	
14 " "	A. Williams *et ux*.....	" ...	Titre au gouvernement de partie du lot 26 dans la 6e concession, Crowland.....	" ...	1·94 " 4·36 "	2,362 50	
29 déc. 1879	S. D. Woodruff *et ux.*	" ...	" " 24 dans la 1re con. Grantham	" ...	⅓ " .	250 00	
9 mar. 1880	Wm. Mellanby *et ux*..	" ...	" " 29 " Humberstone	" ...	1·83 " ..	345 15	

9 „	"	do	"	...	Titre au gouv. de partie de l'alloc. pour chemin entre les lots 27 et 26, 2e conc., Humberstone	"	...	0·65 " .	122 63
9 "	"	do	"	...	Titre au gouvernement de partie du lot 25..	"	...	13 01 " ..	2,453 47
25 "	"	Aaron Higgins.....	"	...	Déc., d'av. élevé la levée côté est, l. 74, Thorold	"	...	4·00 " ..	150 00
25 "	"	Wm. Higgins et veuve Sarah Higgins.....	"	...	" " S.E. " "	"	...	6¾ ac. 33 rds.	300 00
13 avril	"	Thomas Wilson	"	...	Titre de partie du lot no 51, Thorold.....	"	...	.....	75 00
9 "	"	J. P. Merritt.....	"	...	Décharge pour dommages causés par l'inondation de partie des lots 18, 19, 7e concession, 17, 18, 19, 8e conc. et 19, 9e conc., Grantham.	"	...	.....	950 00
24 "	"	Walter Ekins *et ux*, et Cie Union d'emprunt et d'épargne	"	...	Décharge pour dommag. causés par l'inond. de partie du lot 6, sub-divis. 5, towns. de Thorold	"	...	0·35 acre...	215 00
8 mai	"	Commissair. d'école, sect. no 2, Thorold.	"	...	Décharge p. domm. causés par l'inond. de partie des lots 27, 28, sub-div. 5, towns. de Thorold.	"	...	.....	230 00
30 avril	"	Rév. T. Buller, évêque de Niagara.....	"	...	Décharge pour domm. causés p. la terre jetée sur les part. 50, 51, 52 du lot 7, towns. de Thorold	"	...	.....	100 00
19 mai	"	R. Smith et B. King..	"	...	Déc. p. domm. causés p. la terre jetée sur le l. 74.	"	...	.....	60 00

OTTAWA, 28 septembre 1880.

A. FISSIAULT.

ANNEXE No. 11

MINISTÈRE DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,

1ER OCTOBRE 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un état des réclamations renvoyées aux arbitres officiels du département des chemins de fer et canaux, avec leurs décisions ou leurs recommandations, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. H. HENNIS,

Secrétaire.

F. BRAUN, écr., secrétaire,

Département des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

TABLEAU des réclamations renvoyées aux arbitres officiels du département des chemins de fer et canaux avec leurs décisions, etc., etc, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Réclamant.	Sujet de la réclamation.	Date du renvoi.	Renvoi, soit à un arbitre ou plus.	Renvoi soit p une décis. d'après l'Acte 31 V., c. 12, ou p. faire rapport d'après l'Acte 41 V., c. 8.	Montant réclamé.	Montant accordé ou dont ils recommandent le paiement.	Date de la décision ou du rapport.	Observations.
		1878.			$ cts.	$ cts.	1879.	
Joseph Hamilton	Chemin de fer Intercolonial—construction d'un quai à Pictou.....	10 oct.	Un arbitre	Rapport	8,000 00			
J. B. Chamberlain	Ch. de fer Intercol.—terrain pris,...	5 nov.	do	do	1,000 00	Nil.	3 nov....	
O. et C. Ouellette.....	do dommag. p.l'eau..	do	do	do	300 00	Nil.	do	
C, Martin.....	do eau détour., etc...	do	do	do	100 00	Nil.	do	
Geo. Duncan	do terrain pris, etc...	do	do	do	3,925 10	1,035 00	do	
A. Campbell, fils.....	do domm au terrain.	do	do	do	200 00	Nil.	do	
J. B. McNutt.....	do bâtisse inondée...	do	do	do	800 00	.....	do	Le rapport qui a été fait est un rapport préliminaire.
P. Dumont.....	do domm. au terrain.	do	do	do	772 00	65 00	do	
Jean Rousseau.....	do domm. par l'eau..	do	do	do	150 00	Nil.	.....	
Jules Tessier.....	do eau dét. du moul..	do	do	do	150 00	.....	do	Réclamation abandonnée.
Alex. St. Laurent.....	do domm. par l'eau..	do	do	do	400 00	Nil.	do	
G. W. Bartholomew.....	do do au terrain.	do	do	do	400 00	Nil.	.....	
Donald Smith.....	do do do ..	do	do	do	500 00	.....	do	Réclamation abandonnée.
T. Beaulieu.....	do terrain pris, etc...	do	do	do	68 00	68 00	do	
Pierre Côté.....	do do ...	do	do	do	150 00	Nil.	do	
		1879.						
Alex. Forbes.	do érect. de clôtures.	13 janvier.	do	do	4,172 48	657 95	28 fév.	Cette réclamat. a été renvoyée à un arbitre afin qu'il en fît rapport en vertu du 31 V. ch. 8. L'arbitre a fait rapport le 28 fév. 1879, recommandant de payer $657.95 au réclamant. Le montant fut offert à M. Forbes, qui n'a pas voulu l'accepter. La demande a été renvoyée à toute la commission pour qu'elle fît un rapport à ce sujet en vertu de l'acte 31, ch. 12.

TABLEAU des réclamations renvoyées aux arbitres officiels avec leur décision ou leurs recommandations, etc.—*Suite.*

Réclamant.	Sujet de la réclamation.	Date du renvoi.	Renvoi soit à un arbitre ou plus.	Renvoi soit p. une décis. d'après l'Acte 31 V., c. 12, ou p. faire rapport d'après l'Act 41 V., c. 8.	Montant réclamé.	Montant accordé ou dont ils recommandent le paiement.	Date de la décision ou du rapport.	Observations.
		1879.			$ cts.	$ cts.		
J. et T. Williston.....	Ch. de fer Intercol.—perte de poiss.	7 février.	Un arbitre. ...	Rapport	184 93	....	.....	Le réclamant a fait défaut de compar. lorsqu'il a été appelé
Thomas Nihan.....	Canal Welland—terrain pris pour agrandissement.....	8 février	Toute la com.	Adjud...	1,539 00	.....	.....	
Arr. Brownson.....	do do	do	do	do	350 00	.....	.....	Réclamation retirée.
T. De Yonghe.....	do do	do	do	do	100 00	....	.....	do
John Bradley.....	do do	do	do	do	1,184 00	.....	.....	Le réclam. a fait défaut de comparaître lorsqu'il a été appelé.
Coulon Frères.....	do do	do	do	do	240 00	....	.....	Réclamation retirée.
Henry Clark.....	Ch. de fer Intercol.—perte de prop.	15 avril ..	Un arbitre.....	Rapport	150 00	.....	.....	
J. B. Dumont.....	do domm. par accumulat. de neige.	do	do	do	pas ment.	Nil.	3 nov. ...	
Joseph Lavoie..... Sylvain Lavoie ..... Bruno D'Anjou	do domm. par l'eau.	19 avril ..	do	do	1,000 00	Nil.	do	
							1880.	
Succ. de feu G. Moffatt	do recevoir et transporter des rails..	16 avril ..	do	do	6,168 54	4,857 15	5 avril...	
A. Johnson et Cie.....	do construct. d'une remise aux locom., Truro.	10 mai	do	do	2,575 48	2,575 48	28 juin. ...	
D. McPherson.....	do domm. par le prolongem. du ch. de fer, dep. la gare de Richmond jusq. la rue North, Halifax	30 mai	Toute la com.	Adjud...	6,000 00 (aussi 1,200 par ann.)	.....	.....	
Mme D. Macdonnell.....	Canal Cornwall—terrains pris pour agrandissement.....	31 mai.....	do	do	11,500 00	.....	....	Cette cause, lors de la 1re enquête, a été décidée par deux arbitres, qui accordèrent $3,000. Mme MacDonnell refusa d'accept. cette somme et appela le jugem. à toute la com.

F. J. Barnard	Ch. de fer Canadien du Pacifique —construction d'une ligne télég.	7 juin	Un arbitre	Rapport	227,389 00	.....	23 février.	L'arbitre a fait rapport des faits sans recommandation.
E. Wilgress	Canal Lachine—terrain exproprié	11 juin	Toute la com.	Adjud.	16,200 00	8,180 00	31 janvier.	Jugement a déjà été rendu dans ce cas par les arbitres. Il a été de nouveau renvoyé pour que le jugement soit pris en considération d'après la preuve produite lors de la première enquête.
Héritier de P. Jackson	do do	do	do	do	8,495 80	2,320 33	do	do do
F. X. Jarry	do do	do	do	do	2,981 76	2,981 76	do	do do
J. S. Brookfield	Ch. de fer Intercolonial—terrain pris à Salisbury, N.B.	23 juin	do	do	200 00	.....	.....	
Mme Matilda Bilton	Canal Burlington—Perte d'une paire de chevaux	23 juin	Un arbitre	Rapport	300 00	.....	.....	
W. S. Hamilton	Destitution comme chef de gare à Brookfield	23 juin	do	do	460 46	.....	.....	
D. McCallum	Canal Welland—dommage à la goëlette *Upper*	27 juin	do	do	Pas ment.	.....	.....	
Compagnie d'assurance Anchor Marine	do dommage à la cargaison des navires *Jennie Graham* et *St. Andrews*	28 juin	do	do	do	.....	.....	
Cap. James Dick	Construction d'un navire pour la route de la rivière Rouge	2 juillet	do	do	3,466 28	.....	.....	
Michael Paquet	Chemin de fer de l'I. P. E.—terrain exproprié	5 juillet.	Toute la com.	Adjud.	1,500 00	879 80	21 février.	
John Berryman	Canal Welland—terrain exproprié	9 juillet	do	do	Pas ment.	.....	.....	A la demande du réclamant l'audition de la cause a été remise *sine die*.
W. McIlwain	do dommage à la goëlette *St. Andrews*	19 août	Un arbitre	Rapport	do	.....	.....	
Mme C. S. Beaton	Chemin de fer de l'I. P. E.—terrain exproprié	3 sept	Toute la com.	Adjud.	7,500 00	2,250 00	21 février. 1879.	
Hugh McDonald	Canal Cornwall—terrain pris pour agrandissement	5 sept	do	do	7,500 00	.....	.....	
J. W. McCurdie	C. de fer Interc'l--perte d'une vache	5 sept	Un arbitre	apport	250 00	Nil.	3 nov.	
J. Duncan	do dommag. au terrain	5 sept	do	do	1,005 00	176 00	do	
J. B. Foster	do perte d'un cheval	10 sept.	do	do	150 00	.....	.....	Réclamation réglée par les autorités du chemin de fer.
T. P. Freeman	do dommag. au terrain	10 sept	do	do	135 00	.....	.....	do do
G. A. Girouard	do fournitures de traverses	10 sept	do	do	6,450 66	Nil.	do	Le 2 juin 1880 cette cause a été renvoyée pour plusample considération et dans le but d'obtenir une preuve additionnelle

TABLEAU des réclamations renvoyées aux arbitres officiels avec leurs décisions ou leurs recommandations, etc.—*Suite*

Réclamant.	Nature de la réclamation.	Date du renvoi.	Renvoi soit à un arbitre ou plus.	Renvoi soit p. une décis. d'après l'Acte 31 V., c. 12, ou p. faire rapport d'après l'Acte 41 V., c. 8	Montant réclamé.	Montant accordé.	Date de la décision ou du rapport.	Observations.
		1879.			$ cts.	$ cts.		
Marcel Lebel	C. de fer Interc'l—cheval tué	10 sept...	Un arbitre	Rapport	100 00	Nil.	do	
Augustin Lepage	do réparations au paraneige Ste-Flavie	10 sept...	do	do	440 00	440 00	do	
R. Stevenson	do dommag. au terrain	12 sept...	do	do	800 00	150 00	do	
Rév. D. F. Macdonald comme syndic pour l'église Sainte-Marie.	Ch. de fer I.P.E—terrain exproprié	16 octobre	Toute la com..	Adjud...	1,962 87	1,476 87	1880. 21 février..	
P. A. McIntyre	do do	do	do	do	500 00	350 00	do	
Mme. Stark	C. de fer Interc'l—grange brûlée	14 octobre	Un arbitre	Rapport	340 00	Nil.	12 avril...	
Silas Clarke	do pour perte de foin	28 nov...	do	do	246 36	do	13 avril...	
Jérome Gagnon	do perte de serv. d'eau.	do	do	do	150 00	.....	.....	
Abraham Thiberge	do do	do	do	do	100 00	.....	.....	
Irénée Caron	do do	do	do	do	100 00	.....	.....	
William Morrice	do dommag. au terrain	do	do	do	300 00	.....	.....	
T. B. Smith	do clôtures faites sur la sec. 12.	do	do	do	8,538 96	2,595 90	24 mars...	
E. Rioux	do dommag. au terrain	3 déc...	do	do	Pas ment.	.....	.....	
S. Woodruff	Canal Welland, do	19 déc...	Toute la com..	Adjud...	do	.....	.....	
		1880.						
M. Frenette	C. de fer Interc'l, do	8 janvier	Un arbitre	Rapport	do	.....	.....	
I. M. Doucet	do do	do	do	do	do	.....	.....	
F. Melançon	do do	do	do	do	do	.....	.....	
J. S. Doucet	do do	do	do	do	do	.....	.....	
L. Boudreau	do do	do	do	do	do	.....	.....	
D. Begin	do do	12 janvier	do	do	500 00	.....	.....	
Stephen Beatty	Canal Welland—perte de service d'eau	15 janvier	do	do	1,000 00	700 00 avec intérêt....	14 mars...	
J. W. Johnston	do dommages à la propriété	28 janvier	do	do	Pas ment.	.....	.....	
Mme Eliz. Holditch	do route à barr. de péage, circ. interrompue	do	do	do	do	.....	.....	

D. Gibbons	do	domm. au terrain	do	do	do	do	.....	.....
Mme Sarah Russell	Canal Cornwall—domm. au terrain		5 février	do	do	1,000 00	600 00 avec intérêt.	7 mai
D. J. McDonald	Ch. de fer Intercolonial—contrat pour traverses		13 février	do	do	346 09	Nil.	27 mars
T. Blenkinsop	do	mouton tué	18 février	do	do	65 00	.....	.....
Juge Botsford	do	domm. au terrain	do	do	do	150 00	150 00	13 avril
W. W. Pride	do	cheval tué	do	do	do	p mention.	Nil.	13 avril
J. L. Hachey	do	do	do	do	do	140 00	.....	.....
J. M. McDonald et A. Urquhart	do	bestiaux tués	do	do	do	58 00	.....	.....
Donald Grant	do	contrat pour traverses	2 mars	do	do	360 00	Nil.	16 avril
W. W. Doherty	do	eau détournée du moulin	9 avril	do	do	400 00 par année.	.....	.....
Patrick Ulrican	do	domm. au terrain	do	do	do	100 00	.....	.....
Cie. de ch. de fer de la cité d'Halifax	Ch. de fer Intercolonial—perte et dommage par le prolongem. du ch. de fer Intercol. à Halifax		14 avril	Par le bureau	Jugem't	260,000 00 av. intérêt	.....	.....
Edward Wasell	do	infraction de brevêt de pont	29 avril	Un arbitre	Rapport	p mention.	.....	.....
Mme Rufus Fillmore	do	vache tuée	3 mai	do	do	40 00	.....	.....
Elie Mailloux	do	domm. au terrain	13 mai	do	do	80 00	.....	.....
Jos. Doucet	do	do	22 mai	do	do	200 00	.....	.....
Grégoire Frenette	do	do	do	do	do	p mention.	.....	.....
Geo. C. Sutherland	do	sec. 16, gages payés et provisions fournies aux journaliers	do	do	do	4,318 09	.....	.....
Ferdinand Turgeon	do	réclamat. de contrats pour traverses	do	do	do	2,225 00	.....	.....
C. H. Mann	do	pour extras, etc., sur un contrat pour hangars à neige	do	do	do	4,000 00	.....	.....
Marc Devereux	do	domm. au terrain	do	do	do	p mention.	.....	.....
Thos. Hair	do	do	do	do	do	p mention.	.....	.....
Paul Foster	do	mouton tué	do	do	do	4 00	.....	.....
A. Crowell	do	maison incendiée	do	do	do	800 00	.....	.....
John Robinson	do	cheval tué	28 mai	do	do	20 00	.....	.....
Edward Fisher	do	grange incendiée	do	do	do	264 75	.....	.....
John Mulroney	do	domm. par le retard du transport du fret	31 mai	do	do	167 00	.....	.....
G Lemieux	do	terrain exproprié	8 juin	Par le bureau	Jugem't	p mention.	.....	.....
Andrews et Cie	Canal Welland—domm. résult. des avaries faites à la cale sèche, Port-Robinson		21 juin	Un arbitre	Rapport	20,000 00	.....	.....

ANNEXE No. 12

TABLEAU des distances des stations entre les cités d'Ottawa et Kingston:—

Numéro de la station.	Nom de la station.	Distance d'Ottawa.	Ecluses. No.	Ecluses. Ascens. à l'eau basse.	Digues. No.	Digues. Longueur.	Digues. Hauteur.	Longueur de canal artificiel à chaque station, en milles.
		Milles.		Ascens. Pds. pcs.		Pieds.	Pieds.	
1	Ottawa	0	8	82 0	3	230 1,320 1,616	18 33 14	4 00
2	Hartwell's	4¼	2	22 0	.....	100	28	
3	Hogsback	5½	2	13 6	1	320	60	
4	Black Rapids	9½	1	10 0	1	300	12	0.13
5	Long Island	14¾	3	27 0	3	850	68	0.13
6	Burritt's	40¾	1	10 6	1	240	14	1.50
7	Nicholson	43¾	2	15 2	1	500	9	0.50
8	Clowes	44½	1	10 6	1	48	16	0.05
9	Merrickville	46¾	3	25 0	1	150	6	0.33
10	Maitland	55	1	4 9	1	270	8	0.13
11	Edmunds	59½	1	10 10	1	343	8	0.06
12	Old Slys	60½	2	15 6	1	250	20	0.25
13	Smith's Falls	61½	4	33 9	2	600	24	0.13
14	Premiers Rapides ou Poonamalie	64	1	7 9	1	260	5	1.25
15	Narrows	83¼	1	4 0	1	600	9	0.06
	Ascension totale à l'eau basse	.....	.....	292 3				
				Chute.				
16	Isthmus	87½	1	4 0	.....	.....	.....	1.25
17	Chaffey's	92	1	12 6	.....	.....	.....	0.13
18	Davis	94¼	1	9 0	1	300	15	0.06
19	Jones' Falls	97¼	4	60 0	1	300	60	0.25
20	Moulin Brewer (en haut)	108¼	2	19 0	1	200	20	1.75
21	do (en bas)	110	1	14 2	1	200	12	4.25
22	Moulins de Kingston	120¼	4	46 8	1	6,042	14	0.25
23	Kingston	126¼	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Descente totale à l'eau basse	.....	.....	165 4	.....	.....	.....	.....
	Total	.....	47	.....	24	15,472	.....	16.46

ANNEXE No 13.

TABLEAU indiquant la date de la fermeture des canaux dans l'automne de 1879, et de leur ouverture au printemps de 1880.

Canaux.	Fermeture.	Ouverture.
Canal Lachine	4 décembre 1879.	25 avril 1880.
Canal Beauharnois	2 do	20 do
Canal Cornwall	9 do	26 do
Canaux Williamsburg	9 do	20 do
Canal Welland—		
De Port-Maitland à Port-Dalhousie	5 do	16 do
De la jonction de Welland à Port-Colborne	5 do	1er mai
Canal de la baie Burlington	16 do	1er avril
Ecluse et digue de Sainte-Anne	3 do	24 do
Canal Carillon	24 novembre 1879.	24 do
Canal Grenville	24 do	24 do
Ecluse et digue de la Culbute	20 do	15 do
Canal de la Chûte à Blondeau	24 do	29 do
Rideau { Kingston Mills	21 do	27 do
Rideau { Ottawa	23 do	27 do
Barrage de Saint-Ours	24 do	7 do
Canal Chambly	6 décembre 1879.	20 do
Canal Erié (New-York)	6 do	20 do
Canal Saint-Pierre (Cap-Breton)	Fermé, juin 1876	.....
Travaux du canal de la Trent	8 décembre 1879.	7 avril.

ANNEXE No. 14.

RAPPORT SUR L'ÉTUDE DES TRACÉS DANS LE TERRITOIRE DU NORD-OUEST.

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE,
OTTAWA, 3 janvier 1881.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous soumettre un compte-rendu des études faites dans le cours de l'année dernière pour le tracé du chemin de fer Canadien du Pacifique dans les territoires du Nord-Ouest.

L'objet de ces études et explorations était de trouver la ligne la plus courte compatible avec l'économie de construction, tout en la faisant passer à travers ou à proximité de la plus grande étendue possible de terres propres à la colonisation.

Dans le cours de l'année 1879, il avait été fait un examen général du pays entre la rivière Rouge et le bras de la Saskatchewan, à l'ouest, et transversalement depuis les rivières Assiniboine et Qu'Appelle, au sud, jusqu'au lac Manitoba, les montagnes Dauphin (*Riding*) et du Canard, et le cours principal de la Saskatchewan au nord.

Il fut fait un tracé partant de la rivière Rouge et traversant la province du Manitoba, dont il croisait la limite occidentale près de la 4e ligne de base des arpentages des terres fédérales; et il fut passé un contrat (n° 48) pour la construction de cette section du chemin, appelée les 100 premiers milles à l'ouest de la rivière Rouge. Si cette ligne était prolongée franc ouest d'une vingtaine de milles, et qu'elle prit ensuite une direction nord-ouest de manière à toucher à l'extrémé sud du lac Plat (*Shoal Lake*), pour de là traverser l'Assiniboine près de l'embouchure de la rivière aux Coquilles (*Shell river*), la rivière au Sable-Blanc (*Whitesand*) près de son intersection avec la 8e ligne de base, et passer un peu au nord du lac à la Pêche (*Fishing lake*), elle croiserait la ligne de télégraphe presque franc nord du Petit Lac la Plume (*Litlle Quille Lake*).

C'est là une ligne théorique pour le chemin de fer qui, suivant à peu près le centre de la riche zone agricole ci-dessus définie, offrirait, je pense, les plus grands avantages pour sa colonisation et dont les frais de construction seraient le moins élevés, car la distance qui la séparerait des établissements extérieurs, de chaque côté, au moins jusqu'à la rivière aux Coquilles, étant de moins de trente milles, il n'y aurait pas besoin d'embranchements d'ici à plusieurs années, et lorsque ceux-ci deviendraient nécessaires, ils pourraient être construits à très peu de frais.

Cette ligne traverse, presque à angles droits, les profondes vallées de la Petite Saskatchewan, de la Queue-d'Oiseau (*Birdtail*) et de l'Assiniboine. Jusqu'ici, on n'avait encore trouvé aucune ligne praticable pour traverser ces deux dernières, mais en 1877 on découvrit un endroit, où l'on pouvait traverser assez facilement la Petite Saskatchewan, à environ sept milles au sud de la ligne théorique et à une couple de milles en aval de l'endroit où l'on a depuis tracé l'emplacement de Rapid-City.

En conséquence, en 1879, une ligne fut projetée et étudiée à partir de la frontière occidentale du Manitoba, un peu au nord de la 4e ligne de base, et allant jusqu'à cette traversée de la Petite Saskatchewan, et gagnant ensuite l'est jusqu'à l'Assiniboine, un peu en aval de la Queue-d'Oiseau, de manière à éviter complètement la vallée de cette dernière. A partir de là, la ligne descend obliquement le versant de la vallée de l'Assiniboine, dont elle suit le fond jusqu'à l'embouchure de la Qu'Appelle, le versant nord de cette dernière offrant un moyen facile de remonter sur le plateau du côté ouest de l'Assiniboine.

Comme cette ligne présentait certains désavantages, l'examen de ces profondes vallées fut poussé plus loin vers le nord qu'il ne l'avait encore jamais été. Le résultat fut que l'on découvrit des moyens praticables de traverser les vallées de la Petite

Saskatchewan et de la Queue d'Oiseau, et un nouveau tracé fut en conséquence mis à l'étude.

Celui-ci commence au même point que le dernier sur la frontière du Manitoba et se dirige vers le nord-ouest jusqu'à la vallée de la Petite Saskatchewan, qu'il traverse un peu en aval du principal sentier à charrettes du côté nord, et près de l'emplacement de la ville d'Odanah, qui a été délimité depuis. De là, il passe à l'extrémité sud du lac Long jusqu'à la vallée de la Queue d'Oiseau, qu'il traverse près de l'extrémité nord de la réserve des Sauvages. La deuxième section de 100 milles à partir de la rivière Rouge se termine sur le côté occidental de cette vallée, au milieu de bois de peuplier épais, près de la 6me ligne de base.

Les explorations de 1879 furent poussées jusqu'à cet endroit, mais la saison était alors trop avancée pour aller plus loin. Cependant, on fit une exploration détaillée de la traversée de la rivière aux Coquilles sur le tracé projeté, et l'on trouva un endroit où l'on pouvait facilement traverser l'Assiniboine sur la même route, à quelques milles en aval de Fort Pelly.

Ces lignes, ainsi que la région qu'elles traversent sont amplement décrites dans le rapport sur le chemin de fer canadien du Pacifique de 1880, pages 251 à 260. Toutes deux sont bonnes, mais elles ont aussi quelques désavantages. La ligne de l'ouest, par Fort Ellice, passe trop au sud, et celle du nord-ouest trop au nord pour bien desservir ce district. Cette dernière a néanmoins été considérée, en somme, comme étant la plus favorable à la colonisation de la région, et elle promettait d'être la plus courte pour le trafic direct. Il a été passé un contrat (n° 66) pour la construction de cette seconde section de 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge, mais avec l'entente, toutefois, que des changements considérables pourraient être apportés au tracé pour le faire concorder avec celui de la section suivante—les troisièmes 100 milles à l'ouest de la rivière Rouge—qui présentait quelques difficultés et n'avait encore été que partiellement étudiée.

Les travaux accomplis dans le cours de l'année 1880 ont été :—Le tracé de la troisième section de 100 milles, qui régit celui de la section précédente; la continuation des explorations pour croiser la ligne étudiée entre Selkirk et Battleford sur laquelle la ligne de télégraphe est posée; et la révision de la seconde section de 100 milles pour la faire concorder avec les tracés de l'est et de l'ouest.

Avant que ces études ne fussent commencées, il avait été décidé de faire passer la portion occidentale de la ligne qui traverse le Manitoba à un mille et demi au sud de la 4me ligne de base, afin d'éviter de grands marais qui se rencontrent sur la ligne projetée en premier lieu.

Immédiatement à l'ouest de la frontière de la province, il y a une chaîne de coteaux de sable qui ont l'apparence d'une ancienne grève de mer et qui forment la montée d'une plaine plus élevée, appelée la Grande-Plaine. Ces dunes sont en grande partie couvertes d'une épaisse forêt de trembles ou peupliers, entremêlés parfois d'épinettes et de chênes. Elles sont entrecoupées d'étroites vallées et de profonds ravins, et le sable léger a été amoncelé en formes fantastiques, comme la neige lorsqu'elle a été poussée par le vent. Ces amas de sable sont maintenant retenus en place par une couverture de genièvre, de raisin d'ours et d'autres plantes rampantes.

La ligne étudiée en 1879 traverse ces coteaux à l'endroit où ils s'abaissent au nord vers la vallée de la Vase Blanche (*Whitemud*). La déviation de la ligne vers le sud nécessita d'autres moyens de les traverser et on trouva une route favorable par une étroite vallée qui s'avance dans une direction générale ouest. On arriva à la plaine par cette route près du 10me mille, et par une ascension totale de 250 pieds. Le maximum des rampes est de 52·80 pieds par mille, sur une longueur d'un mille et demi seulement, tandis qu'il y en avait cinq milles par la ligne de 1879; les autres rampes sont faciles. Cette partie de la ligne fut tracée pour la construction et approuvée par le gouvernement.

Au 10me mille, cette ligne se trouve à environ trois milles au sud du point correspondant de la ligne antérieure, et, par conséquent, elle est moins favorable que celle-ci pour la traversée de la Petite Saskatchewan près d'Odanah. Néanmoins, il fut fait une nouvelle étude de cette traversée, à la suite de laquelle on put améliorer le profil de la ligne et raccourcir celle-ci d'environ un mille et demi.

La traversée de la vallée de la Queue-d'Oiseau fut aussi examinée de nouveau, et le tracé fut amélioré jusqu'au bout de la seconde section de 100 milles.

A partir de ce point en gagnant l'ouest, le pays fut examiné pour voir s'il serait possible de continuer la ligne qui, telle que projetée, paraissait être la plus courte. L'on constata, cependant qu'il faudrait lui faire subir des déviations qui la reporterait tellement au nord que cet avantage se trouverait considérablement neutralisé, et la ferait en même temps passer à travers de longues étendues d'épaisses forêts, sur les versants des montagnes du Dauphin et du Canard, si rapprochées des limites de la région agricole que, comme ligne de colonisation, elle serait inférieure à une autre passant plus au sud.

En même temps, l'on fit un examen soigneux des vallées de la Queue-d'Oiseau et de l'Assiniboine, s'étendant vers le sud à partir de cette ligne, et des levées de plans furent faites de plusieurs traversées possibles. La région, depuis l'Assiniboine jusqu'à la rivière au Sable-Blanc à l'ouest,—près de laquelle aboutirait la troisième section de 100 milles,—fut aussi examinée par deux routes distinctes.

D après les renseignements ainsi obtenus, il fut projeté une nouvelle ligne passant très peu au sud de la ligne théorique ci-dessus définie. Celle-ci traverserait la Petite Sasketchewan à quatre ou cinq milles au sud d'Odanah, mais une étude soigneuse de la vallée entre Odanah et Rapid-City a révélé le fait qu'on ne pourrait la traverser nulle part entre ces deux points, avec de bonnes rampes et à des frais de construction modérés.

Il fut donc décidé de tracer deux lignes partant d'un point commun près du 10me mille, et qui, traversant la Petite Saskatchewan près d'Odanah et Rapid-City respectivement, se réuniraient de nouveau quelque part sur la limite orientale de la vallée de la Queue-d'Oiseau.

Ces deux lignes, ainsi que celles tracées depuis la rivière Rouge en traversant la province du Manitoba, et à l'ouest jusqu'au bout des explorations et études, sont indiquées en rouge sur les cartes qui accompagnent ce rapport.

La ligne la plus septentrionale est pratiquement la même (améliorée) que celle sur laquelle a été passé le contrat pour la construction de la seconde section de 100 milles, jusqu'au 55e mille, près de l'extrémité sud du lac Long, où elle s'écarte de la direction nord-ouest pour en prendre une plus à l'ouest, en passant près de l'extrémité nord des lacs Salé et Plat (*Shoal*), jusqu'à un point du côté est de la vallée de la Queue-d'Oiseau situé à environ un mille au sud de l'encoignure nord-ouest du township 17, rang 26 ouest, et près du 90e mille à partir de la frontière occidentale du Manitoba.

La ligne alternative est presque identique à celle tracée en 1879, *viâ* Rapid-City au fort Ellice, jusqu'à la traversée de la Petite Saskatchewan, où elle dévie au nord-ouest en prenant une allure presque directe jusqu'à l'extrémité sud du lac Plat, et de là jusqu'à son raccordement avec l'autre ligne à un point du côté est de la vallée de la Queue-d'Oiseau ci-dessus décrit.

A partir de ce raccordement, la ligne traverse obliquement la vallée de la Queue-d'Oiseau, qui la fait dévier de la ligne droite et lui donne une allure variable, sa direction étant presque franc-nord jusqu'au bout de la seconde section de 100 milles, sur le côté occidental de la vallée. Ce sont là deux bonnes lignes, et elles traversent d'excellentes terres qui sont rapidement prises et occupées.

La ligne la plus septentrionale, par Odanah, est plus courte d'une couple de milles, mais ses frais de construction seraient plus élevés que ceux de l'autre ligne, surtout à cause d'un grand viaduc qu'il faudrait jeter sur un ravin latéral qui coupe le versant ouest de la vallée de la Petite Saskatchewan, lequel a 900 pieds de largeur au niveau des rails, 200 pieds au fond, et 92 pieds de profondeur. Les déblais et remblais en terre seraient aussi un peu plus considérables que sur l'autre ligne.

Les courbes sont très faciles sur les deux lignes, la plus forte ayant trois degrés ou 1,910 pieds de rayon. Le maximum des pentes est de 1 sur 100, ou de 52.80 pieds par mille.

A partir du 16e mille, près de Boggy Creek, sur la Grande Plaine, tout le pays s'élève rapidement vers l'ouest jusqu'au grand plateau onduleux qui s'étend vers le sud à partir des montagnes du Dauphin et du Canard.

Au 16e mille, dans la Grande Plaine, l'altitude est de 2,210 pieds au-dessus du niveau de la mer. Au 36e mille de la ligne d'Odanah, sur la rive orientale de la Petite Saskatchewan, elle est de 1,700 pieds—ce qui fait une ascension de 540 pieds en 20 milles. Sur la ligne de Rapid-City, l'altitude, au 39e mille, sur le côté est de la Petite Saskatchewan, est de 1,748 pieds—ascension de 528 pieds en 23 milles.

Sur la ligne d'Odanah, on descend le versant oriental de la vallée par une pente de 24.24 pieds par mille sur une distance de deux milles trois-quarts, et l'on remonte le versant occidental par une rampe de 52.80 pieds par mille sur une distance d'environ quatre milles. L'altitude de la plaine, au 54e mille, est de 1,894 pieds. Au 58e mille, où se trouve le point le plus élevé du plateau, l'altitude est de 1,925 pieds; sur la rive est de la Queue-d'Oiseau, entre les 90e et 91e milles, elle est de 1,755 pieds.

Sur la ligne de Rapid-City, la descente du versant oriental de la Petite Saskatchewan se fait par une pente de 52.80 pieds par mille pendant près de quatre milles; et l'ascension du versant occidental se fait en quatre milles par des rampes variant de 42 à 52.80 pieds par mille, la hauteur au 50e mille étant de 1,773 pieds. Au 58e mille, le point le plus élevé entre celui ci et la Queue-d'Oiseau, elle est de 1,823 pieds, tandis qu'au raccordement avec l'autre ligne, comme nous l'avons vu, elle est de 1,755 pieds.

A partir du point de suture sur la berge orientale de la vallée de la Queue-d'Oiseau, la ligne traverse cette vallée obliquement dans une allure variable, la direction générale étant presque nord, jusqu'à l'extrémité de la section sur le côté occidental de la vallée, laquelle, par la ligne de Rapid-City, a 97¾ milles, et par Odanah 96 milles, cette section ayant été raccourcie par les dernières études plus qu'on ne s'y attendait.

La descente du versant oriental s'opère par une pente de 45 pieds par mille pendant près de quatre milles, et l'ascension du versant opposé par une rampe de 52.80 pieds par mille sur environ trois milles trois-quarts.

D'après l'exposé ci-dessus des variations d'altitude du terrain, il est évident qu'il faut employer fréquemment les rampes maxima en gagnant l'ouest; en conséquence, outre ces plus longues portions, en traversant les profondes vallées et les côteaux de sable que l'on rencontre près de la frontière du Manitoba, dont nous avons parlé plus haut, il y a un certain nombre de petits bouts de chemin, variant d'un quart de mille à un mille, où les déclivités auront de 40 à 52.82 pieds par mille.

Mais en allant à l'est, qui sera la direction du trafic le plus lourd, les rampes sont très favorables. Les seules rampes un peu fortes sur cette section—de plus de 30 pieds par mille—se rencontrent en remontant les versants des vallées de la Queue-d'Oiseau et de la Petite Saskatchewan, lesquelles, par la ligne d'Odanah, ont quatre milles de 45 pieds par mille, et deux milles trois quarts de 42.24 pieds par mille.

Sur la ligne de Rapid-City, il y a quatre milles dont les rampes auront 45 pieds par mille, et quatre milles de 52.80 pieds par mille. Ainsi, la ligne d'Odanah possède un léger avantage sur l'autre sous le rapport des rampes, en allant à l'est, à part qu'elle est de deux milles plus courte, mais ses frais de construction seraient plus élevés. Cependant, ces frais de construction seraient beaucoup moindres, par l'une ou l'autre de ces lignes, que par celle dont l'entreprise a été concédée.

La troisième section de 100 *milles à l'ouest de la Rivière-Rouge.*

A partir de l'extrémité de la seconde section de 100 milles, sur le côté occidental de la vallée de la Queue-d'Oiseau, la ligne s'avance au nord-ouest presque directement jusqu'à la vallée de l'Assiniboine, dont elle atteint la rive orientale à environ cinq milles en aval de l'embouchure de la rivière aux Coquilles, en ligne droite.

La distance jusqu'à ce point est de 33½ milles, à travers une prairie onduleuse, élevée, parsemée de bosquets de trembles d'assez bonne taille, avec des broussailles, et de petits lacs et étangs. Il s'y trouve des ruisseaux permanents dont l'eau est excellente et de nombreux bourbiers. Le sol est très riche, excepté sur une lisière de trois à six milles de largeur, le long de l'Assiniboine, qui est principalement composée de sable et de gravier et qui paraît avoir été l'ancien lit de la rivière à une époque où elle était probablement un cours d'eau lacustre beaucoup plus considérable et coulant plus près de la surface du pays qu'aujourd'hui.

Un certain nombre de colons y sont venus prendre des terres l'année dernière.

L'altitude au 1er mille, sur le bord de la vallée de la Queue-d'Oiseau, est de 1,760 pieds ; au 8e mille, 1,800 pieds ; au 21e mille, 1,832 pieds ; au 27e mille, 1,655 pieds ; et au 33e mille, elle est de 1,618 pieds. Les ondulations intermédiaires sont très considérables, en sorte que les rampes de 40 à 52.80 pieds par mille seront assez fréquentes dans les deux sens.

A partir de ce point jusqu'au 44e mille, l'on éprouva de grandes difficultés à traverser la vallée de l'Assiboine, qui a ici environ 280 pieds de profondeur. On ne peut utiliser aucune des vallées ou coulées latérales, car elles plongent trop abruptement dans les deux ou trois derniers milles avant leur jonction avec la vallée principale ; en sorte qu'il fallut suivre les versants de cette dernière, en les coupant obliquement pour obtenir des rampes convenables.

Mais il faut cinq ou six milles pour racheter la différence de hauteur entre le faîte des versants et le fond de la vallée, et il n'y a presque aucune partie de la vallée où l'on puisse trouver un espace de cette longueur qui ne soit pas entrecoupé de vallées latérales. La ligne qui traverse la vallée dévie donc considérablement de sa direction propre, et elle est parfois tortueuse, mais les courbes serait faciles, les plus fortes ayant trois degrés, ou 1,910 pieds de rayon.

La descente du versant oriental se fait en six milles, par des déclivités variant de 40 à 52·80 pieds par mille, l'altitude au fond de la vallée étant de 1,337 pieds. La rivière Assiniboine est traversée entre les 38e et 39e milles, à une couple de milles en aval de l'embouchure de la rivière aux Coquilles. Du 39e au 44e mille, la ligne remonte le versant occidental de la vallée, par une rampe de 52.80 pieds par mille, l'altitude de ce dernier étant de 1,608 pieds.

Du 44e au 47½e mille, la ligne suit une direction presque franc ouest ; ensuite, jusqu'au 68e mille, elle est N. 61° O., après quoi elle est presque N.-O., jusqu'au bout de la section. Celle-ci se termine sur la rive orientale de la rivière au Sable-Blanc, à environ deux milles au nord de la 8e ligne de base, dans le 4e rang ouest de la seconde méridienne principale.

Après avoir traversé une lisière de mauvaise terre le long de l'Assiniboine, le sol est généralement bon jusqu'au bout de la section ; mais entre les 60e et 75e milles,—où il y a des bois assez épais de trembles, en partie détruits par le feu, beaucoup de broussailles et de petits saules,—la région est fort plate, humide, et parsemée de nombreuses mares et fondrières ; cependant, ces dernières ne sont pas profondes et le fond en est bon, en sorte que, une fois égouttée, toute cette zone serait assez propre à l'agriculture. Le reste de cette section est une prairie, parsemée de bosquets et taillis de trembles et de broussailles ; la surface du terrain est remarquablement unie, et elle s'élève graduellement jusqu'à la crête qui forme le plateau d'épanchement, dont les eaux se déchargent dans les rivières Assiniboine et au Sable-Blanc.

Les travaux seraient faciles, excepté à la traversée de la vallée de l'Assiniboine et de ses affluents, entre les 30e et 45e milles, où les terrassements et les ponts seraient assez considérables. La rivière Assiniboine exigera un pont d'une seule ouverture de 200 pieds, et de 10 pieds au-dessus du niveau de l'eau. Sur le côté est de la vallée, il y a une coulée de 800 pieds de largeur au niveau des rails, de 250 pieds au fond, et de 113 pieds de profondeur, sur laquelle il faudrait jeter un viaduc. Sur le versant ouest, il y en a une autre de 800 pieds de large au niveau des rails, de 100 pieds au fond, et de 100 pieds de profondeur. Ce seraient là les travaux d'art les plus considérables de toute la section.

Les études des tracés furent poussées jusqu'à la rivière au Sable-Blanc. Au delà de cette rivière, il y a une immense plaine ou un bassin situé entre les Buttes de Tondre (*Touchwood Hills*) au sud, les collines du Pas au nord, et qui s'étend au sud, en contournant l'extrémité ouest des premières, jusqu'au lac Long, qui décharge le surplus de ses eaux dans la Qu'Appelle. Parties de cette plaine sont en prairie ; les autres sont couvertes de bois de tremble ou peuplier, de broussailles et de petites saules. C'est dans cette plaine que se trouvent les lacs à la Pêche et à la Plume—les eaux de ces derniers étant fortement alcalines—ainsi que de nombreux petits lacs, étangs et fondrières. Le

sol est variable. Il s'y trouve des lisières de bien belle terre, tandis que d'autres sont humides et marécageuses, entrecoupées de crêtes de sable et de gravier. La plaine à l'ouest du grand lac la Plume et des collines à l'Amadou est généralement en prairie, et une bonne partie du sol est léger et fortement imprégné d'alcali.

Une ligne d'essai fut tirée à partir de l'extrémité de la troisième section de 100 milles, dans la même direction nord-ouest, jusqu'à environ 23 milles, mais il fallut alors l'abandonner à cause des pluies exceptionnellement fortes et fréquentes. Les pluies avaient inondé les terres basses, et tous les petits ruisseaux et vallées étaient remplis jusqu'aux bords, si bien qu'il était presque impossible de faire transporter nos approvisionnements. Néanmoins, la ligne fut poussée jusqu'à un point bien défini, près de son intersection, entre les 8me et 9me rangs ouest de la seconde méridienne principale, avec la 8me ligne de base.

La ligne en dernier lieu décrite et indiquée en rouge sur la carte, entre la rivière Rouge et celle du Sable-Blanc, pourrait, par suite de sa position relative avec les autres tracés, être appelée la *ligne centrale*, et elle est incontestablement la meilleure que l'on puisse trouver pour faciliter la colonisation de la fertile région située entre l'Assiniboine et la Qu'Appelle au sud, et les montagnes du Dauphin et du Canard au nord, au moins jusqu'au 250e mille, sur la rive occidentale de l'Assiniboine.

A partir de ce point en gagnant l'ouest, les meilleures terres ne se trouvent pas en bloc, mais elles s'étendent sur un vaste espace et sont entremêlées de collines et de plaines basses de sol médiocre, et entrecoupées de lacs et de fondrières; mais il n'y aurait aucune grande difficulté d'exécution sur une longue distance, et la ligne pourrait dévier à droite ou à gauche sans beaucoup augmenter les frais de construction. Si on la faisait passer un peu plus au nord, de manière à traverser les collines du Pas en ligne presque directe jusqu'à Prince-Albert, elle embrasserait de très grandes étendues de terrain excessivement riche. De là elle pourrait être poussée jusqu'à la rivière de la Paix ou jusqu'au col de la Tête-Jaune par la vallée de l'Athabaskaw. Ou bien elle pourrait être infléchie un peu au sud pour passer entre les lacs LaPlume et les collines à l'Amadou, et de là continuer à l'ouest pour rejoindre la ligne du télégraphe au Coude la Saskatchewan Nord, ce qui la raccourcirait de quelques milles.

Comme les tracés n'ont pas été faits pour croiser la ligne primitive ou du télégraphe, la différence de longueur exacte n'a pas été constatée, mais par le calcul on estime que la ligne de télégraphe est d'environ seize milles plus courte.

C'est donc à l'égard du trafic de complet parcours que la ligne actuelle est défectueuse; elle dévie tellement de la ligne directe en traversant les profondes vallées ci-dessus décrites que sa longueur se trouve accrue d'environ onze milles de plus que celle de la ligne théorique. Néanmoins, les portions intermédiaires sont tellement rectilignes que sur les 300 milles on estime que cet accroissement sera d'à peine six pour cent sur la ligne théorique.

Il est évident que ce serait une véritable économie que de raccourcir la ligne, même si les quantités variables de rampes et de ponts devaient être considérablement plus fortes, car cet inconvénient serait contrebalancé par la réduction des quantités constantes de clôtures, traverses, ballast, rails, etc., que produirait la réduction dans la longueur du chemin.

Cela ne pourrait avoir lieu sur la ligne ci-dessus décrite, car les vallées sont tellement larges et profondes, le coût des ponts qu'il faudrait y construire serait tellement énorme qu'il excéderait de beaucoup l'économie que l'on pourrait faire en raccourcissant la ligne. Pour ces raisons, j'ai cru bon de prolonger l'étude de la ligne faite en 1878 *viâ* Fort-Ellice.

Celle-ci s'écarte de la première près du 45e mille de la seconde section de 100 milles, dans la vallée de la Petite Saskatchewan, près de Rapid-City. L'altitude dans la vallée est de 1,531 pieds, et l'ascension du versant occidental se fait en quatre milles par des rampes de 35 à 52.80 pieds par mille, l'altitude au 50e mille étant de 1,695 pieds. De là, elle se dirige à l'ouest, en droite ligne, jusqu'à un point du côté gauche de la vallée de l'Assiniboine situé en aval de sa jonction avec celle de la Queue-d'Oiseau, c'est-à-dire au 91e mille. La surface du terrain entre ces points est légèrement onduleuse, mamelonnée, et entrecoupée de plusieurs coulées étroites. Les rampes seraient généralement faciles et les travaux peu considérables.

Du 91e au 96e mille, la ligne descend obliquement la vallée de l'Assiniboine, par une pente constante de 52.80 pieds par mille, et il s'y rencontre quelques courbes de quatre degrés ou de 1,433 pieds de rayon. Les nivellements et les ponts seraient très considérables sur cet espace.

La ligne traverse la crique de la Queue-d'Oiseau près de son confluent avec l'Assiniboine, où il faudra jeter un pont d'une seule arche de 100 pieds, à 15 pieds au-dessus du niveau de l'eau.

A partir de ce point la ligne suit le fond de la vallée de l'Assiniboine, avec des courbes et rampes faciles, jusqu'à l'embouchure de la Qu'Appelle, vers le 12e mille de la troisième section de 100 milles. Les rampes sur cette longueur seraient légères, et l'Assiniboine exigerait un pont d'une arche de 200 pieds et d'une hauteur suffisante pour le protéger contre les crues de la rivière.

En cet endroit, la ligne entre dans la vallée de la Qu'Appelle, et remonte le versant nord jusqu'à la plaine du côté occidental de l'Assiniboine L'altitude dans la vallée est de 1,261 pieds; de là il y a une rampe constante vers l'ouest de 52·80 pieds par mille pendant un peu plus de cinq milles. On atteint la plaine au 18e mille, où l'altitude est de 1,540 pieds. Le talus de la vallée est de sable fin, et les nivellements et les ponts seraient peu considérables.

A partir de ce dernier point la ligne a été poussée dans une direction nord-ouest parallèlement à la crique du Bras-Coupé (*Big Cut Arm Creek*), presqu'en ligne droite jusqu'au bout du 100e mille, près de la ligne de base. Les pentes sur cette portion sont remarquablement faciles, et les travaux seraient très légers, le pays étant plat et le sol généralement léger; une grande partie en est composée de sable et de gravier.

Cette ligne est longue d'un mille de plus que la dernière, mais les ponts seraient beaucoup moins grands, tandis que les terrassements seraient plus considérables. Le coût de l'ensemble sera peut-être légèrement réduit.

Le seul moyen de raccourcir notablement la ligne serait de la faire passer d'un point de la berge nord de la vallée de la Qu'appelle, directement à un point près de la réserve des Sauvages, du côté sud des collines à l'Amadou; de là en aussi droite ligne que possible jusqu'aux lacs au Foin, pour rejoindre la ligne étudiée à environ vingt-sept milles au sud-est d'Edmonton, ou jusqu'au Coude de la Saskatchewan Nord pour y rejoindre la ligne étudiée.

La contrée a été examinée sur cette route depuis l'embouchure de la Qu'Appelle jusqu'au Bras Sud de la Saskatchewan, environ 250 milles. L'ouvrage le plus important sur cette distance serait le viaduc qu'il faudrait jeter sur la vallée de la Crique du Bras-Coupé, qui a environ un quart de mille de largeur et 110 pieds de profondeur au centre; mais on pourrait peut-être l'éviter en suivant la vallée de la Qu'Appelle jusqu'à ce qu'on ait depassé le Bras-Coupé. Au-delà de ce point, les seules difficultés que l'on rencontre sont quelques longueurs de terrain onduleux et mamelonné, et quelques marais dans la plaine saline à l'ouest des Buttes de Tondre.

L'une ou l'autre ligne traverserait la Saskatchewan-Sud à un endroit favorable, dans les bois à Orignaux. De ce point en gagnant l'ouest, le pays n'a pas été examiné par un ingénieur, mais il a été généralement exploré par le professeur Macoun et d'autres. La ligne jusqu'aux lacs au Foin passerait près des buttes ou collines de l'Oreille (*Ear Hills*), à environ trente milles au sud de Battleford, à travers une contrée que les rapports représentent comme fertile.

La traversée de la vallée de la rivière à la Bataille (*Battle River*) sera probablement un travail difficile, car on dit qu'elle a environ 250 pieds de profondeur. Il faudra donc la traverser diagonalement comme celle de l'Assiniboine et de la Queue-d'Oiseau, ce qui allongera la ligne de quelques milles. Il faudra probablement aussi dévier de la ligne droite pour éviter des collines ou un terrain accidenté. Néanmoins, tout en tenant compte de ces inconvénients, cette ligne promet d'être la plus courte de toutes de plusieurs milles, ainsi que la moins dispendieuse sous le rapport de la construction.

Votre tout dévoué,

MARCUS SMITH.

COLLINGWOOD SCHREIBER, écr,
Ingénieur en chef.

RÉPONSE

(5*a*)

A un ORDRE de la CHAMBRE DES COMMUNES, en date du 14 février 1881 ;—

Pour un état donnant les noms des diverses personnes auxquelles a été payée la somme de $23,931. 11, citée à la page 18 du rapport du ministre des chemins de fer pour l'année expirée le 30 juin 1880, comme montant total payé pour " construction de voies ferrées, anciens comptes," et portée au compte de la dépense du capital ; le montant réclamé, et le montant payé dans chaque cas ; et le rapport d'après lequel paiement a été fait.

Par ordre,

JOHN O'CONNOR,

Secrétaire d'Etat.

Secrétariat d'Etat,
9 mars 1881.

[*Conformément à la recommandation du comité collectif des impressions, la réponse ci-dessus n'est pas imprimée*]

RAPPORTS

STATISTIQUE DES CHEMINS DE FER

DU

CANADA

ET DU CAPITAL, DU TRAFIC ET DES FRAIS D'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER DE L'ÉTAT

1879-80

IMPRIMÉS PAR ORDRE DU PARLEMENT.

OTTAWA
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1881

DÉPARTEMENT DES CHEMINS DE FER ET CANAUX,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF
DES CHEMINS DE FER DE L'ETAT EN EXPLOITATATION.

OLTAWA, 31 mars 1881.

MONSIEUR,—En soumettant le rapport statistique des chemins de fer canadiens, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880, je dois vous faire remarquer que d'après les dispositions de la loi concernant les rapports des compagnies de chemins de fer, ces rapports ne sont pas faits à une époque ni avec une exactitude qui permette d'ajouter foi entière dans la compilation qui en est faite. Le rapport de ce département ne peut, par conséquent, être considéré que comme un aperçu approximatif des divers détails qu'il donne, et il en sera sans doute ainsi tant que la loi actuelle ne sera pas modifiée.

Plusieurs compagnies n'ont pas fait de rapport, et ceux de beaucoup d'autres sont très imparfaits. Dans ce cas, pour donner des totaux de quelque exactitude, on a dû prendre du rapport de l'année précédente les chiffres que les compagnies ont omis d'inscrire pour l'année dernière.

Les tableaux annexés à ce rapport sont identiques à ceux des années antérieures, savoir :—

N° 1. Tableau sommaire du capital.
2. " " de la nature des chemins.
3. " " du matériel roulant.
4. " " des opérations de l'année et du parcours des trains.
5. " " du trafic voituré.
6. " " des prix de passage par mille.
7. " " des recettes.
8. " " des frais d'exploitation.
9. " " des accidents.
10. Lignes possédées par des mines de houille et de fer.
11. Tableau de l'aide accordée aux chemins de fer par le gouvernement et les municipalités.

J'ai fait dresser une carte des chemins de fer, et je l'annexe au présent, avec l'espérance qu'elle sera trouvée utile.

La longueur totale des chemins de fer du Canada, au 30 juin 1880, était comme suit :—

Chemins de fer actuellement en opération	6,891·18
En voie de construction, dont quelques parties sont terminées et munies de lisses	338·65
En voie de construction	1,077·66
Total	8,307·49

Dans ces chiffres ne sont pas compris les 208·50 milles du Grand-Tronc et les 21 milles du South Eastern, situés aux Etats-Unis et inscrits par erreur dans les rapports d'années précédentes.

L'année précédente, leur longueur était :

	Milles.
En opération	6,484·51
Moins—longueur figurant par erreur dans de précédents rapports	229·50
	6,255·01
En voie de construction	1,537·83
Total	7,792·84

La longueur des voies en opération a donc augmenté de 636·17 milles, et celle des chemins en voie de construction a diminué de 121·52 milles.

La longueur des chemins de fer de différentes largeurs d'entre-voie est :

	Entre-voie.	Milles.
Chemins terminés (lisses posées)	5 pds 6 pcs.	289·04
do do	4 " 8½ "	6,254·79
do do	3 " 6 "	686·00
Total		7,229·83
En voie de construction	5 pds 6 pcs.	.....
do do	4 " 8½ "	1,077·66
do do	3 " 6 "	.....
Total		1,077·66
Chemins de fer en opération	5 pds 6 pcs.	289·04
do do	4 " 8½ "	5,916·14
do do	3 " 6 "	686·00
Total		6,891·18

La largeur de l'entre-voie des chemins de fer en opération au 30 juin 1879, était comme suit :

Entre-voie.	Milles.
5 pieds 6 pouces	391·74
4 " 8½ "	5,177·27
3 " 6 "	687·00
Total	6,255·01

Les changements opérés ont donc été :

5 pieds 6 pouces, diminution	102·70
4 " 8½ " augmentation	738·00
3 " 6 "	.....

Le capital nominal au 30 juin 1880 était comme suit :

Actions ordinaires		$119,506,036 37
" priorité		70,450,140 87
Obligations		80,661,315 89
Total		270,617,493 13
Fonds de concours reçus du :		
Gouvernement fédéral	$74,245,165 44	
" d'Ontario	2,982,037 02	
" de Québec	11,089,419 58	
" du N.-Brunswick	2,749,000 00	
" de la Nouv.-Ecosse	818,750 00	
Municipalités	8,313,944 63	
D'autres sources	235,382 62	
		100,433,699 29
Total		$371,051,192 42

Le capital nominal des chemins de fer pour l'année précédente était :

Actions ordinaires	$123,615,365 60
Actions-priorité	69,059,187 87
Obligations	81,151,627 93
Prêts et fonds de concours des gouvernements et municipalités	88,210,520 24
Autres sources	49,436 77
Total	$362,086,138 41

Le relevé du capital de l'an n'embrasse pas les $10,653,736.33 de capital versé des chemins de fer sur le territoire américain, possédés et exploités par le Grand-Tronc, et inscrits par erreur dans les rapports d'années précédentes.

Il y a donc, répartie comme suit, une augmentation de $19,618,790.34 dans le capital des voies ferrées :

En actions ordinaires	$2,449,407 10
En actions-priorité	1,390,953 00
En obligations	3,604,687 96
En fonds de concours des gouvernements et municipalités	11,987,796 43
Autres sources	185,945 85
Total	$19,618,790 34

La grande augmentation, sous le chef "aide du gouvernement" est due à la dépense pour le chemin de fer du Pacifique canadien, pour l'achat de l'embranchement de la Rivière-du-Loup, section de l'Intercolonial, ainsi que d'autres prolongements et améliorations de ce dernier chemin.

Réparti comme suit, le capital par mille de voie ferrée construite ou en voie de construction, est donc :

Actions ordinaires	$14,393
Actions-priorité	8,463
Obligations	9,715
Prêts et fonds de concours des gouvernements et municipalités	12,608
Autres sources	28
	$40,207

Le tableau suivant fait voir la longueur en milles des lisses d'acier et de fer, et l'équipement des divers chemins de fer, comparée à ce qu'elle était en 1877-78 :—

—	1879-80.	1878-9.	Augmentation.	Diminution.
Nombre de milles de lisses de fer	3,157·44	3,177·25	.....	19·81
do do d'acier	4,049·53	3,883·75	222·78	.....
Longueur des voies de garage	783·26	743·50	29·76	.....
Nombre d'élévateurs à grain	22	16	6	.....
do de croisements de routes, gardés	91	67	24	.....
do do non-gardés	7,770	7,435	335	.....
do de ponts en-dessus	320	312	8	.....
do de croisements d'autres chemins de fer	110	98	15	.....
do de raccordements avec do	176	155	21	.....
do do des embranchements	67	56	11	.....
do de locomotives possédées	1,126	1,080	46	.....
do do louées	31	26	5	.....
do de voitures de 1re classe possédées	526	502	24	.....
do do do louées	43	46	.....	3
do do 2e classe et d'immig. posséd.	301	325	.....	24
do do do do louées	9	2	7	.....
do de wag. à bag., wag.-poste et d'exp., poss.	283	269	14	.....
do do do do loués	8	5	3	.....
do de wag. à bestiaux, fermés et à fret poss	15,631	13,310	3,321	.....
do do do loués	981	1,673	.....	692
do de plateformes possédées	6,513	6,481	32	.....
do do loués	176	137	29	.....
do de wagons à houille et à bascule possédés	1,776	1,731	45	.....

Le chiffre total des trains-milles donné dans le tableau n° 4 est de 22,427,449, contre 20,731,689 en 1878-79, ce qui fait une augmentation de 1,695,760.

Le nombre de voyageurs transportés a été de 10,363,634, contre 6,523,816,—augmentation de 3,839,811, ou 61·43 pour cent, sur l'année précédente.

Le tonnage du fret a été de 9,938,858, contre 8,328,810,—augmentation de 1,610,048, ou de 18·17 pour cent.

TABLEAU COMPARATIF du trafic sur les principales lignes.

Nom du chemin de fer.	Voyageurs.		Augmentation.	Diminution.
	1879-80.	1878-79.		
Grand-Tronc	1,995,526	1,975,519	20 007	.....
Grand-Occidental	1,241,111	1,241,586	.....	574
Intercolonial	581,483	640,101	.....	58,618
Sud du Canada	.....	278,818	.....	.....
Du Nord	386,169	376,128	10,041	.....
Midland	116,857	113,918	2,939	.....
Toronto, Grey et Bruce	121,685	118,652	3,033	.....
Toronto et Nipissingue	89,933	89,613	320	.....

Pour l'Intercolonial, bien que le nombre de ses voyageurs ait été moindre en 1879-80 que l'année précédente, le revenu provenant de ce trafic a été plus considérable, et accuse une augmentation de trafic de complet parcours.

FRET transporté sur les mêmes chemins.

Nom du chemin de fer.	Tonneaux.		Augmentation.	Diminution.
	1879-80.	1878-79.		
Grand-Tronc	2,835,561	2,371,225	464,336	.....
Grand-Occidental	1,963,490	1,789,634	173,776	.....
Intercolonial	561,924	510,861	51,063	.....
Sud du Canada	1,836,918	1,501,861	335,087	.....
Du Nord	489,600	404,251	85,349	.....
Midland	137,515	123,106	14,409	.....
Toronto, Grey et Bruce	115,257	92,855	22,402	.....
Toronto et Nipissingue	105,473	84,694	20,779	.....

La vitesse des trains de voyageurs varie de 12 à 28 milles à l'heure ; celles des trains de fret de 10 à 20 milles. Les prix de passage par mille, 1re classe, 2 à 4c. ; 2e classe, $1\frac{4}{5}$ à 3c. ; immigrants, $\frac{4}{5}$ à 3c.

Le tableau n° 7 donne les recettes des chemins de fer, qui, comparées à celles de l'année dernière, sont comme suit :

—	1879-80.	1878-79.	Augmentation.	Diminution.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Voyageurs	7,076,339 67	6,459,598 12	616,741 55	.....
Fret	15,506,935 49	12,509,093 72	2,997,841 77	.....
Malles, exprès, etc	851,188 65	789,926 11	61,262 54	.....
Autres sources	102,075 96	166,448 32	.....	64,372 36
Total	23,561,447 60	19,925,066 27	3,675,845 86	64,372 36

Les recettes par milles ont donc été :

	1879-80.	1878-79.
Voyageurs	$1,024	$ 996
Fret	2,243	1,929
Malles, express, etc	123	122
Autres services	15	26
	$3,405	$3,073

Soit une augmentation de $332 par mille.

Les frais d'exploitation, d'après le tableau n° 8, comparés avec ceux de l'année précédente sont comme suit :

——	1879-80.	1878-79.	Augmentation.	Diminution.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Entretien de la voie et des bâtim.	3,678,376 30	3,826,474 23	.....	148,097 93
Réparations aux locomotives	5,170,193 28	4,791,227 73	379,076 55	.....
do voitures	1,627,247 96	1,442,162 22	186,085 74	.....
Frais d'exploitation en général	6,253,738 26	6,019,829 13	233,909 13	.....
Total	16,840,705 43	16,188,282 46	799,071 42	148,097 93

Quelques compagnies ayant négligé de donner les détails de leurs recettes et dépenses, les totaux se trouvent ne pas correspondre exactement avec le chiffre des items donnés.

Ainsi, bien que les recettes par mille soient plus considérables en 1879-80 qu'en 1878-79, les prix d'exploitation sont de $60 de moins par mille.

Les recettes et dépenses des deux années ont été :

——	1879-80.	1878-79.	Augmentation.	Diminution.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ ts.
Recettes	23,561,447 60	19,925,066 27	3,636,381 33	.....
Dépenses	16,840,705 43	16,188,282 46	652,422 97	.....
Profit net	6,720,872 17	3,736,783 81	2,984,088 36	.....

La proportion des recettes relativement aux dépenses a été de 71·47 en 1879-80, contre 81·25 en 1878-79.

Les actions et obligations des compagnies représentent $33,876 par mille de chemin. Le capital en actions et en obligations des chemins de fer en opération est donc de $233,430,516. Les recettes nettes de l'année écoulée égaleraient donc le

paiement d'un dividende de 2 87 pour cent sur les actions et les obligations, sans rien affecter aux fonds de concours des gouvernements et municipalités.

D'après les relevés ci-dessus, les chemins de fer de l'Etat auraient eu leur bonne part des avantages résultant du retour de la prospérité des affaires en général.

Le tableau n° 9 donne le nombre de personnes tuées et blessées, durant l'année 1879–80, comme suit :—

	Tués.	Blessés.	Total.
Voyageurs	10	4	14
Employés	27	82	109
Autres	50	16	66
Total	87	102	189

Le nombre des accidents en 1878-79, avaient été :—

	Tués.	Blessés.	Total.
Voyageurs	9	20	29
Employés	37	33	70
Autres	61	13	74
Total	107	66	173

En 1879–80, il y a eu un voyageur de tué de plus que dans l'année précédente, mais il y a diminution de dix dans le nombre des employés, et de onze dans le nombre de ceux qui n'étaient ni voyageurs ni employés. Le total de la diminution dans le nombre des tués est de 20, et l'augmentation dans le nombre des blessés est de 36. La proportion du nombre de voyageurs tués sur le nombre voiturés a été de 1 sur 1,053, 31 contre 1 sur 724,869 en 1878–79. La proportion des blessés a été de 1 sur 2,633,078, contre 1 sur 326,190 l'année précédente.

Le tableau suivant indique le nombre des tués et blessés, et la cause des accidents :—

—	Tués.		Blessés.	
	1879-80.	1878-79.	1879-80.	1878-79.
Tombés des wagons ou locomotives	10	11	9	3
Sauté à bas ou sur des trains ou locomotives en marche	9	6	11	5
Travaillant sur la voie à former des convois	14	2	13	1
Sorti la tête ou les bras hors des fenêtres	.....	1	1	.....
Attelant les wagons	2	7	45	17
Collisions, ou par déraillement	4	12	8	28
Marchant, couché ou se tenant sur la voie	42	64	12	12
Explosions	.....	.....	1	.....
Se frappant sur des ponts	6	4	2	.....
Autres causes	.....	.....	.....	.....
Total	87	107	102	66

Les embranchements des mines de houille ou de fer de la Nouvelle-Ecosse (tableau n° 10) ont diminué de 1 mille comparativement à l'année précédente, et il y a été ajouté une locomotive et wagons. Dans le Cap-Breton, leur longueur a augmenté de 3·05 milles, avec une locomotive et un wagon de plus.

Le tableau n° 11 donne le chiffre des prêts, fonds de concours, etc., faits, donnés ou promis par les divers gouvernements et municipalités pour aider aux chemins de fer, y compris le coût des chemins de fer de l'Etat, jusqu'au 30 juin 1880. Ces chiffres sont comme suit :—

Gouvernement fédéral	$114,245,165 44	
do d'Ontario	4,071,037 02	
do de Québec	13,333,482 27	
do du Nouveau-Brunswick	3,308,000 00	
do de la Nouvelle-Ecosse	1,844,840 00	
		136,802,524 73
Municipalités d'Ontario	8,170,744 37	
do de Québec	3,784,000 00	
do du Nouveau-Brunswick	296,000 00	
do de la Nouvelle-Ecosse	275,000 00	
		12,525,744 37
Total		$149,328,269 10

L'aide accordée aux chemins de fer par les gouvernements et les municipalités, jusqu'au 30 juin 1879, s'élevait à $98,944,070.81, ce qui fait une augmentation de 50,384,198.29 pour l'année écoulée, et qui est principalement due, comme il a été dit déjà, à la dépense pour les chemins de fer de l'Etat.

Le tableau ci-dessus indique ce qui reste encore à payer par les divers gouvernements et municipalités lors de l'achèvement des chemins auxquels ces sommes ont été promises :—

—	Total de la subvention.	Payé.	A payer.
	$ ts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernement fédéral	114,245,165 44	74,245,165 44	40,000,000 00
do d'Ontario	4,071,037 02	2,982,037 02	1,089,000 00
do de Québec	13,333,482 27	11,089,419 58	2,244,062 69
do du Nouveau-Brunswick	3,308,000 00	2,749,000 00	559,000 00
do de la Nouvelle-Ecosse	1,844,840 00	818,750 00	1,026,090 00
Municipalités	12,525,744 37	8,313,944 63	4,211,799 74
Total	149,328,269 10	100,198,316 67	49,139,952 43

Les rapports de 1879-80 indiquent une amélioration notable dans la condition des chemins de fer de notre pays. Selon M. Keefer, " des 59 Etats et royaumes qui

ont des voies ferrées, le Canada figure au huitième rang sous le rapport de la longueur totale de son système de chemin de fer, et au cinquième quant au nombre de milles par chaque habitant." A cela, nous pouvons ajouter que par l'industrie des chemins de fer (le pays) atteindra et sous peu, à un grand développement.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

COLLINGWOOD SCHREIBER,

Ingénieur en chef des chemins de fer de l'Etat en opération.

F. Braun, écr., secrétaire,

Ministère des chemins de fer et canaux,

Ottawa.

No. 1.—ETAT SOMMAIRE DU CAPITAL.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la voie. Complète (lisses posées).	Longueur de la voie. En construction.	Capital, actions ordinaires. Autorisé.	Capital, actions ordinaires. Souscrit.	Capital, actions ordinaires. Versé.	Capital, actions privilégiées. Autorisé.	Capital, actions privilégiées. Souscrit.	Capital, actions privilégiées. Versé.	Dette pondérée. Autorisé.	Dette pondérée. Souscrit.	Dette pondérée. Payé.	Dette pondérée. Taux d'intérêt.
		Miles.	Miles.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	Per cent.
1	Albert	51·50		1,000,000 00		659,500 00				600,000 00			6
2	Belleville et North-Hastings		21·00	1,000,000 00	50,000 00								
3	Atlantique du Canada	162·50		15,000,000 00	985,400 00	985,400 00				2,433,335 00	2,433,335 00	2,433,335 00	5
4	Canada Central	326·66			15,000,000 00	15,000,000 00				14,000,000 00	13,759,331 78	13,511,290 19	3 to 5
5	Sud du Canada	342·00	7·22·00										
6	Canadien du Pacifique	13·00		200,000 00	186,000 00	94,000 00							
7	Carillon et Grenville	9·00		150,000 00	103,310 00	50,000 00							
8	Embranchement du Chatham	47·00		600,000 00	600,000 00	600,000 00				500,000 00	400,800 00	400,000 00	8
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	20·00	134·00	500,000 00	500,000 00	500,000 00				2,100,000 00			
10	Creek Valley	12·50		350,000 00	350,000 00	319,280 00				200,000 00	100,000 00	100,000 00	6
11	Frédericton	26·00		100,000 00	25,000 00	2,500 00							
12	Baie Georgienne et Wellington	90·00		1,000,000 00	202,000 00	202,000 00				900,000 00	900,000 00	900,000 00	
13	Grande Junction	82·00		2,000,000 00	20,400 00	1,224 00				820,000 00			
14	Grand Southern	1,065·00		65,635,700 80	53,469,034 13	53,436,255 85	61,874,795 12	61,874,795 12	61,834,943 20	45,101,813 34	20,323,997 37	20,278,701 24	5, 6 & 7
15	Grand Tronc							2,555,000 00	2,855,000 00		3,715,982 20	3,715,982 20	
	Buffalo et Lac Huron			32,444,700 00	29,768,477 40	29,702,649 57		2,461,336 47	2,461,335 47	23,689,026 66		17,775,251 79	5 to 7
16	Grand-Occidental	902·45			441,500 00	441,500 00				600,000 00	427,000 00		
	London et Port-Stanley			1,500,000 00	221,200 00	221,200 00					2,589,066 66	2,589,066 66	7
	Wellington, Grey et Bruce			400,000 00	22,200 00	22,200 00					912,646 00	912,646 00	
	London, Huron et Bruce												
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell												
	Galt et Guelph			1,000,000 00	1,000,000 00	987,200 00	827,339 00	535,333 00	535,333 00	2,190,105 00		2,142,807 00	6
17	Hamilton et Nord-Ouest	78·75			1,250,000 00	1,250,000 00							
18	Cie de ch. de fer et des houillères d'Halifax et du Cap-Breton	849·00											
19	Intercolonial	629·66		1,500,000 00	424,000 00	424,000 00				866,666 00	263,285 89		
20	International	3·33	23·66	100,000 00	60,600 00								
21	Kent Northern	63·53		1,250,000 00	287,000 00	124,320 00				200,000 00			7
22	Kingston et Pembroke	63·00		1,000,000 00	320,000 00	220,000 00				600,000 00	600,000 00	378,000 00	
23	Lac Champlain et Saint-Laurent	15·00		600,000 00	223,000 00	72,100 00				300,000 00	200,000 00	200,000 00	
24	Laurentides	70·00		3,000,000 00	3,000,000 00	1,085,024 56				1,400,000 00	486,666 66	486,666 66	
25	Lévis et Kennebec	24·00		800,000 00	400,000 00	400,000 00					400,000 00	400,000 00	6
26	Vallée du Massawippi	32·00		2,000,000 00	974,800 00	974,800 00				893,000 00			
27	Montréal, Portland et Boston	143·65		1,946,666 67	1,946,666 67	1,946,666 67				2,097,554 67	2,067,554 67	2,067,554 67	7 and 8
28	Midland	10·10	25·00	1,000,000 00	246,300 00	86,890 00				798,000 00			
29	Missisquoi et Vallée de la Rivière Noire	23·66											
30	Montréal et Jonction du Vermont	191·00		3,500,000 00	200,000 00	200,000 00				2,500,000 00	1,722,000 00	1,722,000 00	
31	Nouveau-Brunswick	127·00		2,283,000 00		1,170,000 00	610,000 00	610,000 00	610,000 00	1,750,000 00	170,000 00	170,000 00	6
32	Nouveau-Brunswick et Canada	317·51				425,000 00	730,000 00	730,000 00	730,000 00	5,902,293 08			5 and 6
33	Nord et Nord-Ouest		73·00	1,275,000 00	100,000 00	12,750 00				1,275,000 00	1,065,000 00		
34	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique	14·00		200,000 00	15,000 00	8,000 00							
35	Petitcodiac et Elgin	90·50		250,000 00	100,000 00	95,800 00					630,000 00	630,000 00	
36	Port-Dover et Lac Huron			200,000 00	198,880 00	194,550 00					202,453 00		
	Stratford et Huron	31·88		102,000 00	102,000 00	1,000 00	198,000 00	198,000 00	198,000 00	300,000 00	140,000 00	100,000 00	6
37	Comté du Prince-Edouard	198·50											
38	Ile du Prince-Edouard	124·00	76·00	5,000,000 00	319,000 00	301,000 00	450,000 00	100,000 00	10,000 00	340,000 00	220,000 00	220,000 00	
39	Québec et Lac Saint-Jean	102·00		1,500,000 00	491,970 00	245,985 00							
40	Québec Central	328·65											
41	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	43·00											
42	Stanstead, Shefford et Chambly	12·00		48,000 00	42,100 00	42,100 00							
43	Joliette	59·00		2,710,000 00			789,909 20	789,909 20	789,909 20	573,334 00	730,000 00	730,000 00	6
44	Saint-Laurent et Ottawa	92·00		2,000,000 00	880,000 00	550,000 00				2,172,000 00			
45	Saint-Jean et Maine	30·00		250,000 00	27,990 00	15,000 00							
46	Saint-Martin et Upham	140·00		4,800,000 00	1,739,500 00	1,739,500 00				3,200,000 00	3,200,000 00	3,200,000 00	6 and 7
47	Sud-Est	32·00		1,000,000 00	366,300 00	366,300 00				600,000 00			
48	Spring Hill et Parrsboro'	105·50			193,350 00	193,350 00					899,000 00	899,000 00	7 and 8
49	Toronto et Nipissingue			175,000 00	35,000 00	28,000 00				251,750 00	251,750 00	110,000 00	6
	Jonction du Lac Simcoe	191·00		1,000,000 00	813,800 00	785,034 50				2,000,000 00	1,935,533 48	1,935,533 48	
50	Toronto, Grey et Bruce												
51	Victoria	56·00		300,000 00	300,000 00	300,000 00							
52	Welland	25·00		1,000,000 00		798,712 02	730,000 00		725,625 00	243,333 00		231,633 33	
53	Waterloo et Magog	23·00		500,000 00	100,000 00								
54	Comtes de l'Ouest	67·00			1,000,000 00	500,860 00				1,362,666 00			
55	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50		300,000 00		179,844 19				690,000 00	689,666 67	689,666 67	6
56	Windsor et Annapolis	116·00		2,433,333 00	1,467,300 00	1,467,300 00				2,068,333 00	1,731,214 00	1,731,214 00	6
	Total	7,229·83	1,077·66			119,506,036 37			70,450,140 87			80,661,315 89	

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Aide du gouvernement. Nom du gouvernement.	Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou bons.	Versé.	Aide des municipalités. Prêt.	Boni.	Souscription d'actions ou bons.	Versé.	Capital total. Souscrit.	Capital total. Versé.	Dette flottante. Montant.	Dette flottante. Taux d'intérêt.	Prix de revient de la voie et du matériel roulant	Observations.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	Per cent.	$ cts.	
1	Albert	Nouveau-Brunswick		455,000 00		455,000 00		70,000 00		70,000 00		1,184,500 00			1 784,500 00	
2	Belleville et North-Hastings	Ontario		265,000 00				180,000 00			50,000 00					Fusionné avec le chemin Grande Jonction.
3	Atlantique du Canada	do		125,000 00		125,000 00		75,000 00	42,500 00	117,500 00	3,641,235 00	3,641,235 00				
4	Canada Central	do		147,848 63		147,848 63		322,500 00		322,500 00	28,759,331 78	28,261,614 84	765,726 67	7	23,789,015 86	
5	Sud du Canada	Canada		16,151,675 32		16,151,675 32					16,151,675 32	16,151,675 32				
6	Canadien du Pacifique										100,000 00	94,000 00				
7	Carillon et Grenville	Nouveau-Brunswick		32,000 00		32,000 00					135,310 00	82,000 00	49,000 00	7	99,000 00	
8	Embranchement du Chatham	Ontario		18,740 80		18,740 00		113,500 00		113,500 00	1,132,240 00	1,132,240 00	62,000 00	8	1,400,042 40	
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	do		463,000 00				1,110,000 00			500,000 00					Rapport de 1877-78.
10	Creek Valley	Nouveau-Brunswick		246,000 00		227,000 00		80,000 00		80,000 00	755,000 00	724,280 00				Rapport de 1878-79.
11	Frédericton	Ontario						259,000 00		259,000 00	264,000 00	261,500 00			248,390 00	
12	Baie Georgienne et Wellington	do		247,000 00		247,000 00		235,000 00	50,000 00	285,000 00	1,034,000 00	1,034,000 00				
13	Grande Junction	Nouveau-Brunswick		410,000 00			3,000 00				4,300,000 00	1,224 00				
14	Grand Southern	Canada	15,143,633 33			15,143,633 33					159,810,459 85	150,681,533 62	2,370,093 22		161,384,383 29	
15	Grand Tronc										6,270,082 20	6,270,082 20				
	Buffalo et Lac Huron										50,005,064 66	49,999,236 83			38,505,643 86	
16	Grand-Occidental										868,950 00	441,500 00				
	London et Port-Stanley	Ontario		241,276 00		241,276 00		682,000 00		682,000 00	3,733,542 66	3,733,542 66	407,178 00		3,386,154 38	
	Wellington, Grey et Bruce	do		178,630 08		178,630 08		311,500 00		307,494 20	1,424,946 08	1,420,970 28			1,405,400 44	
	London, Huron et Bruce															
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell															
	Galt et Guelph															
17	Hamilton et Nord-Ouest	Ontario		565,020 00		565,020 00		675,596 00	100,000 00	675,596 00		4,916,956 00	286,450 00	7 and 8		
18	Cie de ch. de fer et des houillères d'Halifax et du Cap-Breton	Nouvelle-Ecosse		586,080 00							960,984 96	1,250,000 00			1,232,919 55	
19	Intercolonial	Canada		38,448,607 09		38,448,607 09						38,448,607 09			38,448,607 09	
20	International	Québec		339,026 22					225,000 00	225,000 00	1,312,926 30	649,000 00				
21	Kent Northern	Nouveau-Brunswick		135,000 00							195,600 00		118,835 00	8	1,322,767 96	
22	Kingston et Pembroke	Ontario		455,512 50		313,522 50		488,000 00		488,000 00		925,842 50	25,000 00	7	869,141 74	
23	Lac Champlain et Saint-Laurent	Québec		380,000 00		239,000 00			51,000 00	51,000 00	971,000 00	838,000 00				
24	Laurentides	do		57,000 00		57,000 00		3,000 00	55,000 00	58,000 00	478,000 00	387,100 00	41,919 16		149,000 00	Rapport de 1878-79.
25	Lévis et Kennebec	do		360,000 00		108,300 00			61,000 00	62,000 00	3,548,666 66	1,741,991 23				Rapport de 1877-78.
26	Vallée du Massawippi	do							65,000 00	65,000 00	865,000 00	865,000 00			800,000 00	
27	Montréal, Portland et Boston	do		85,000 00					25,000 00	25,000 00		993,800 00				Rapport de 1877-78.
28	Midland	Ontario		168,350 20		168,350 20		144,870 85		144,870 85	4,327,442 39	4,327,442 39	638,147 81	7 and 8	4,164,065 56	
29	Missisquoi et Vallée de la Rivière Noire	Québec		142,500 00		41,600 00			85,000 00	38,500 00	246,500 00	167,000 00				
30	Montréal et Jonction du Vermont															
31	Nouveau-Brunswick	Nouveau-Brunswick		76,000 00		76,000 00		23,000 00		23,000 00	2,021,000 00	2,021,000 00				
32	Nouveau-Brunswick et Canada	do		575,000 00		575,000 00		47,000 00		47,000 00	780,000 00	2,580,000 00	824,000 00	7	3,646,000 00	
33	Nord et Nord-Ouest	Ontario			196,188 00	196,188 00		241,980 00	390,000 00	631,980 00	1,316,188 00	1,983,168 00				
34	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique	Nouvelle-Ecosse		440,000 00								12,750 00				
35	Petitcodiac et Elgin	Nouveau-Brunswick		70,000 00		70,000 00		13,000 00		13,000 00	98,000 00	91,800 00			83,000 00	
36	Port-Dover et Lac Huron	Ontario		126,000 00		126,000 00		200,000 00		200,000 00	1,056,000 00	1,051,000 00	41,250 00	8		
	Stratford et Huron	do		55,000 00				530,000 00			986,303 00	194,550 00				Rapport de 1877-78.
37	Comté du Prince-Edouard	do		126,000 00		126,000 00		92,500 00		92,500 00	618,500 00	517,500 00			209,321 91	
38	Ile du Prince-Edouard	Canada		3,409,919 70		3,409,919 70						3,409,917 70			3,460,588 57	
39	Québec et Lac Saint-Jean	Québec		608,000 00		137,651 00		7,000 00	100,000 00		1,339,000 00	691,651 00				
40	Québec Central	do		410,000 00		410,000 00		103,000 00		103,000 00	491,970 00	758,985 00			1,069,938 50	
41	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	do	6,116,956 00	4,227,000 00		9,687,926 69	2,436,000 00	25,000 00		720,644 62	12,803,926 00	10,484,571 31				
42	Stanstead, Shefford et Chambly										42,100 00	42,100 00				
43	Joliette										1,519,909 20	1,519,909 20	101,421 43	7 and 8	1,005,491 35	Ci-devant Saint-Laurent et l'Industrie.
44	Saint-Laurent et Ottawa										1,700,000 00	1,700,000 00				Rapport de 1877-78.
45	Saint-Jean et Maine	Nouveau-Brunswick		880,000 00	300,000 00	1,180,000 00						151,000 00				
46	Saint-Martin et Upham	do		100,000 00		136,000 00					80,000 00	250,000 00	80,000 00		250,000 00	
47	Sud-Est	Québec		444,000 00		315,891 89		6,000 00	548,000 00	418,000 00	3,803,391 00	5,673,391 89				Rapport de 1878-79.
48	Spring Hill et Parrsboro'	Nouvelle-Ecosse		139,650 00		139,650 00					505,950 00	505,950 00			369,644 42	
49	Toronto et Nipissingue	Ontario		105,212 00				376,702 59		376,702 59	352,484 13	1,574,264 59		6 and 7	1,690,000 00	
	Jonction du Lac Simcoe	do		53,800 00		53,800 00		100,000 00		100,000 00	430,750 13	231,000 00				Rapport de 1878-79.
50	Toronto, Grey et Bruce	Canada et Ontario		377,928 00		377,928 00		988,000 00		989,561 44		4,393,453 64	161,887 08		4,393,453 64	Le capital versé comprend $235,-382.02, recettes de revenu.
51	Victoria	Ontario		308,000 00				180,000 00			783,000 00	300,000 00				Rapport de 1877-78.
52	Welland											1,755,985 36			1,226,299 91	
53	Waterloo et Magog	Québec		172,000 00	100,000 00	92,000 00	15,000 00			15,000 00	215,000 00	107,000 00				
54	Comtes de l'Ouest	Nouvelle-Ecosse		679,100 00		679,100 00		275,000 00		175,000 00	1,364,100 00	1,354,960 00				
55	Whitby, Port-Perry et Lindsay	Ontario		94,957 59		94,957 59		222,094 93	10,000 00	222,094 93		1,186,603 38	116,263 68	6 to 9	1,192,510 59	
56	Windsor et Annapolis	Canada		1,089,674 00		1,089,674 00					4,228,188 00	4,228,188 00	406,585 00	6	3,682,168 00	
	Total		21,259,589 33	115,288,747 35	596,188 00	91,884,372 04	2,452,000 00	8,180,744 37	1,868,500 00	8,313,944 63		371,051,192 42				

ETAT SOMMAIRE

No 2.—Etat sommaire des

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complété. (Lisses posées)	En voie de construction.	Lisses en fer.	Lisses en acier.	Longueur des embranchements.	Poids par verge. Lisses en fer.	Lisses en acier.	Nombre de traverses par mille.
							Lbs.	Lbs.	
1	Albert	51·50	.....	51·50	.....	2·25	56	.....	2,240
2	Belleville et Hastings-Nord	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
3	Atlantique du Canada	.....	24·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
4	Canada Central,	162·50	.....	146·50	16	.....	56 to 64	56	2,200
5	Sud du Canada	326·66	.....	97	229	55	60	60	2,800
6	Canadien du Pacifique	342	722	.....	342	.....	.....	57¼	2,400
7	Carillon et Grenville	13	.....	13	.....	·72	65	.....	1,760
8	Embranchem. de Chatham	9	.....	9	.....	.....	56	.....	2,244
9	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47	.....	47	.....	.....	56	.....	2,650 & 2,112
10	Credit Valley	20	134	20	.....	·50	54	.....	2,347
11	Frédéricton	22·50	.....	22 50	.....	.....	56	.....	2,400
12	Baie Georgienne, Wellington	26	.....	.....	26	1	.....	60	2,346
13	Grande-Jonction	90	.....	34	56	3	56	56	2,220
14	Grand Southern	82	.....	2	80	.....	.....	50	2,500
15	Grand Tronc, Buffalo et Lac Huron	1065	.....	150·75	914·25	210	65	67	2,600
16	Grand-Occidental	902·45	.....	119·30	783·45	188·69	66	66	2,640
	London et Port-Stanley	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,640
	Wellington, Grey et Bruce	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,640
	London, Huron et Bruce	.....	.....	.....	.....	.....	57¼	.....	2,640
	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,640
	Galt et Guelph	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
17	Hamilton et Nord-Ouest	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18	Houillères d'Halifax et du Cap-Breton	78·75	.....	78 75	.....	3	56	.....	2,112
19	Intercolonial	840	.....	23·50	816 50	95·50	56	56 to 57¼	2,500 & 2,640
20	International	69·66	.....	69·66	.....	.....	56	.....	2,260
21	Kent Northern	3·33	23·66	3 33	.....	.....	74	.....	2,268
22	Kingston and Pembroke	63·50	.....	63·50	.....	5	56 & 50	.....	2,640
23	Lac Champlain et Saint-Laurent	63	.....	63	.....	3	35	.....	2,500
24	Laurentides	15	.....	15	.....	1	56	.....	2,240
25	Lévis et Kennébec	70	.....	70	.....	.....	.....	.....	.....
26	Vallée de la Massawippi	34	.....	28	6	1	56 & 50	.....	2,100
27	Montréal, Portland et Boston	32	.....	32	.....	3	56	.....	2,640
28	Midland	143·65	.....	111·60	32·05	19·64	56	56	2,112
29	Vallée de Missisquoi et de la rivière Noire	10 10	25	10·10	.....	1	52 & 60	.....	2,400
	A reporter	4,582·60	928·66	1,280·99	3,305·25	393·30	.....	.....	.....

chemins de fer en exploitation, etc.

Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non-gardés.	Nombre de ponts au dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon de la plus forte courbe.	Maximum de l'ascension au mille.	Largeur de la voie.	Nombre.	Observations
					Pieds.				Pieds.	Pieds.	P. p.		
Eclisses	...	.....	91	....	.....	.....	1	2	.....	76	4 8½	1	
.....	...	...	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	Fusionné avec le
.....	...	.....	.....	....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	chemin Grande
Conssinets et éclisses	1	.....	.....	4	18	.....	2	2	.....	75	4 8½	4	Jonction.
Eclisses, 4 boulons et rondelles	...	.....	310	10	19	9	10	3	1432	75	4 8½	5	
Eclisses	...	.....	59	.....	.....	.....	1	1	1433	52	4 8½	6	
.....	...	1	7	1	16	...	.....	.....	1910	100	5 6	7	
Eclisses et manchons	...	.....	5	.....	.....	.....	1	.....	1432	53	4 8½	8	
Coussinets en fer forgé et éclisses	...	1	31	.....	.....	1	2	.....	573	96	5 6	9	
Eclisses	1	.....	194	.....	.....	.....	.....	.....	2865	52	4 8½	10	Rapport de 1877-8.
do	...	.....	11	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	4 8½	11	do
do	...	.....	.....	1	20	2	1	.....	1637	75	4 8½	12	
do	7	.....	103	3	22	1	2	1	88	83	4 8½	13	
do en bon acier	...	.....	.....	.. ..	.....	.....	.....	.....	717	79	4 8½	14	
do et boulons	4	28	1152	92	18' 6" à 28' 4"	30	55	11	1100	52·80	4 8½	15	
do	2	25	793	121	18	25	19	16	1910	52·8	4 8½	16	
do	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	52·8	4 8½		
do	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1146	70	4 8½		
do	...	.....	.....	1	18	1	.....	.....	1375	41·24	4 8½		
do	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	645	81·21	4 8½		
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	Fusionné avec le Northern.
Eclisses	...	.....	45	.....	.....	.....	1	.....	.....	79½	4 8½	18	
do	...	5	2177	28	18½ à 35	1	10	15	694	65	4 8½	19	
do	...	.....	26	.....	.....	.....	1	.....	1146	74	4 8½	20	
do	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1432	60	4 8½	21	
do	...	2	37	.....	.....	1	1	.....	955	79	4 8½	22	
do	...	1	2	4	14	2	3	2	500	50	4 8½	23	
do	...	.....	8	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	4 8½	24	
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 8½	25	Rapport de 1877-8.
Eclisses et	...	.....	20	1	19	.....	3	1	80	80	4 8½	26	
Eclisses et coussinets	...	.....	.....	1	.....	.....	2	.....	14·3	52	4 8½	27	do
do do	...	.....	176	6	18½	3	4	1	600	65	4 8½	28	
do	...	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	820	79	4 8½	29	
.....	15	63	5,247	273	.....	77	121	56	.....	.....	.....		

No 2.—ETAT SOMMAIRE des

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne. Complété. (Lisses posées)	En voie de construction.	Lisses en fer.	Lisses en acier.	Longueur des embranchements.	Poids par verge. Lisses en fer.	Lisses en acier.	Nombre de traverses par mille.
							Lbs.	Lbs.	
	Report	4,582·60	928·66	1,280·99	3,305·25	593 30	.....	.....	.....
30	Montreal et Vermont Junction	23·66	.....	23 66	.....	2	60	.....	2,600
31	Nouveau-Brunswick	191	.....	187	4	.....	40	50	2,650
32	Nouv.-Brunswick et Canada	127	.....	90	37	15	56	56	2,600
33	Nord et Nord-Ouest	377·54	.....	174·04	203·50	71·71	56 to 58	56 to 60	2,420
34	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique	.....	73	.....	.....	.....	.....	.....	.....
35	Petitcodiac et Elgin	14	.....	14	.....	.....	56	.....	2,240
36	Port Dover et Lac Huron Stratford et Huron	90	.....	90	.....	4·50	56	.....	2,640
37	Comté du Prince-Edouard	31·88	.....	.....	31·88	.....	.....	42	2,200
38	Ile du Prince-Edouard	198·50	.....	185·50	13	11·50	40	50	2,500
39	Québec et Lac Saint-Jean	124	76	94	30	1	50	50 to 56	2,640
40	Québec Centre	102·50	.....	47	41	3	56	56	2,640
41	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	328·65	.....	43·50	285·15	11	56	56	2,640
42	Stanstead, Shefford et Chambly	43	.....	43	.....	5·50	60	.....	2,400
43	Joliette	12	.....	8	4	.....	42 & 56	.....	2,500
44	Saint-Laurent et Ottawa	59	.....	32	27	6·50	56	57¼,56,72	2,640
45	Saint-Jean et Maine	92	.....	92	.....	.....	56	.....	2,280
46	Saint-Martin et Upham	30	.....	30	.....	1	.....	.....	2,266
47	Sud-Est	140	.....	158	3	5	50 & 56	.....	2,400
48	Spring Hill et Parrsboro'	32	.....	32	.....	3·75	.....	.....	.....
49	Toronto et Nipissingue	79	.....	63	15·50	14	40 & 56	56	2,112
	Jonction du lac Simcoe	26·50	.....	26·50	.....	.....	52 & 56	.....	2,112
50	Toronto, Grey et Bruce	191	.....	189	2	12	40 & 56	56	2,112
51	Victoria	56	.....	45	11	.....	55	40	2,500
52	Welland	25	.....	8	17	5·50	56	64	2,650
53	Waterloo et Magog	23	.....	23	.....	.....	56	.....	2,400
54	Comtés de l'Ouest	67	.....	67	.....	8	56	.....	2,600
55	Whitby, Port Perry et Lindsay	46·50	.....	39	7 50	4·50	56	56	2,500
56	Windsor et Annapolis	116	.....	72·25	11·75	4 50	50 to 67	56	2,640
		7,229·83	1,077·66	3,157·44	4,049·53	783·26	.....	.....	.....

chemins de fer en exploitation, etc.—*Suite.*

Attaches des lisses, etc.	Nombre d'élévateurs.	Nombre de passages à niveau. Gardés.	Nombre de passages à niveau. Non-gardés.	Nombre de ponts au-dessus de la voie.	Hauteur des ponts au-dessus du niveau des rails.	Nombre de croisements de chemins de fer.	Nombre de jonctions avec d'autres chemins de fer.	Nombre de jonctions avec des embranchements.	Rayon de la plus forte courbe.	Maximum de l'ascension au mille.	Largeur de la voie.	Numéro.	Observations.
					Pieds.				Pieds.	Pieds.	P.p.		
.....	15	63	5247	273	.....	77	121	56	.....	.....	.....		
Eclisses	...	.....	51	1	17½	.....	2	.....	.....	52	4 8½	30	
do	...	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	.....	85	3 6	31	
do	...	.....	60	1	18	3	2	.....	1910	80	4 8½	32	
do	3	4	702	17	18	7	8	.....	1463	74	5 6	33	La partie de ce chemin dite Hamilton et Nord-Ouest est de (148·50) milles et de 4' 8½" de largeur.
.....	...	.....	14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 8½	34	Rapport de 1877-8.
.....	...	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	1000	80	4 8½	35	
Eclisses	1	.....	.....	.....	.....	4	6	.....	722	70	4 8½	36	
do	...	.....	25	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	4 8½	37	
do	...	.....	955	.....	.....	.....	.....	.....	535	75	3 6	8	
do	...	.....	11	1	12	.....	1	.....	900	79	4 8½	39	
do	...	18	14	.....	.....	.....	3	.....	630	76	4 8½	40	
do	...	2	222	6	20 to 186	2	5	4	1433	.....	4 8½	41	
Coussinets, en fer forgé et éclisses..	...	.....	42	.....	.....	3	4	.....	.....	60	4 8½	42	
Eclisses	...	.....	5	.....	.....	1	1	.....	.....	.....	4 8½	43	Ci-devant Saint-Laurent et Industrie.
do coussinets et manchons	1	1	66	8	16 & 18	.....	1	1	1146	33	4 8½	44	
Eclisses	...	.....	21	2	16	.....	.....	.....	.....	.....	4 8½	45	
.....	...	.....	12	.....	.....	.....	1	.....	716	130	4 8½	46	
Coussinets et éclisses	...		42	.....	.....	2	3	2	.....	.....	4 8½	47	Rapport de 1878-9.
Coussinets.....	...	.....	12	.....	.....	.....	1	.....	900	60	4 8½	48	
Eclisses	...	.....	80	.....	.....	1	1	.....	600	106	3 6	49	
do	...	.....	29	.....	.....	.....	1	.....	1000	56	3 6		do
do	...	3	.....	7	17	4	1	1	462	110	3 6	50	
do	...	.....	.....	.....	.....	1	2	.....	955	52·80	4 8½	51	Rapport de 1877-8.
Coussinets et éclisses	2	.....	30	3	17	3	4	.....	1930	84	4 8½	52	
do do ...	..	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	90	4 8½	53	
Eclisses	...	.....	10	.....	.....	.....	2	.....	.....	.....	4 8½	54	
do	...	.....	51	.....	.....	2	3	.....	1433	105	4 8½	55	
do	...	.....	69	1	32	.....	1	.....	699	75½	4 8½	56	
	22	91	7770	320	.....	110	176	67	.....	.....	.....		

No. 3.—ETAT SOMMAIRE du

No.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.		Nombre de locomotives.		No. de voitures de 1re classe.	
		Complété.	En voie de construction.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.
1	Albert	51·50		3		3	
2	Belleville et Hastings-Nord						
3	Atlantique du Canada		24				
4	Canada Central	162·50		9	7	9	2
5	Sud du Canada	326 66		89		19	
6	Canadien du Pacifique	342	722	7		2	
7	Carillon et Grenville	13		4		2	
8	Embranchement de Chatham	9		1		1	
9	Cobourg, Peterboro' et Marmoro	47		5		3	
10	Credit Valley	20	134	2		2	
11	Frédéricton	22·50		2		3	
12	Baie Georgienne et Wellington	26					
13	Grande-Jonction	90		5		6	
14	Grand Southern	82		4			
15	Grand Tronc do Buffalo et Lac Huron	1,065		434		163	29
16	Grand-Occidental do London et Port Stanley do Wellington, Grey et Bruce. do London, Huron et Bruce do Brantford, Norfolk et Port Burwell	902·45		216		105	
17	Hamilton et Nord-Ouest						
18	Houillères d'Halifax et du Cap-Breton	78·75		5		6	
19	Intercolonial	840		111		46	
20	International	69·66		2		2	
21	Kent Northern	3·33	26·66				
22	Kingston et Pembroke.	63·50	79	3		1	1
23	Lac Champlain et Saint-Laurent	63		4	1	2	2
24	Laurentides	15		1	1	1	
25	Lévis et Kennébec	70					
26	Vallée de la Massawippi	34					
27	Montréal, Portland et Boston	32					
28	Midland	143·65		11		10	
29	Vallée de Missisquoi et de la Rivière Noire.	10·10	25		2		
30	Montréal et Vermont Junction	23·66					
31	Nouveau-Brunswick	191		10		6	
32	Nouveau-Brunswick et Canada	127		12		6	
33	Nord et Nord-Ouest	377·54		48		35	
34	Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique		73				
35	Petit Codiac et Elgin	14		1		1	
36	Port Dover et Lac Huron Stratford et Huron	90					
37	Comté du Prince-Edouard	31·88			2		2
38	Ile du Prince-Edouard	198·50		18		14	
39	Québec et Lac Saint-Jean	124		3	1		
40	Québec Centre	98		3		2	
41	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	328·65		34		19	
42	Stanstead, Shefford et Chambly	43					
43	Joliette	12		2		2	
44	Saint-Laurent et Ottawa	59		10		10	
45	Saint-Jean et Maine	92		6		5	
	A reporter	6,383·83	1,077·66	1,065	14	485	36

matériel roulant.

Nombre de voitures de 2e classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage, de la malle et d'exprès.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons plate-formes.		Nombre de wagons à bascule.			Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété	Louées.	En propriété.	Louées.	Numéro.	
.....	.....	1	.....	10	.....	.....	.....	15	.....	1	Fusionné avec le chemin Grande Jonction.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3	
2	2	6	1	44	40	110	60	.....	.....	4	
.....	.....	18	.....	2,096	.....	206	.....	.....	.....	5	
.....	.....	2	.....	6	.....	40	.....	.....	.....	6	
4	.....	4	.....	.....	.....	3	.....	.....	.....	7	
1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	
.....	.....	1	.....	1	.....	50	.....	150	.....	9	
.....	.....	.....	.....	4	.....	36	.....	.....	.....	10	D'après le rapport de 1878-79.
2	.....	.....	.....	6	.....	11	.....	.....	.....	11	Pas de renseignements.
.....	.....		.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12	
.....	.....	3	.....	30	.....	40	.....	10	.....	13	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	50	.....	.....	.....	14	
111	.....	84	.....	6,244	800	1,669	.....	264	.....	15	
57	.....	38	.....	3,514	.....	815	.....	182	.....	16	D'après le rapport de 1877-78
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	Fusionné avec le Northern.
3	.....	3	.....	5	.....	70	.....	150	.....	18	
36	.....	33	.....	1,128	.....	1,046	.....	864	.....	19	
.....	.....	.....	.....	2	.....	8	.....	.....	.....	20	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	
.....	.....	1	.....	2	.....	50	.....	.....	.....	22	
2	2	2	2	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23	
.....	.....	.....	.....	3	.....	2	.....	.....	.....	24	D'après le rapport de 1878-79.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	25	Pas de rapport.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26	Loué au c. d. f. d. riv. Connectic. et Passump.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	27	Pas de rapport.
2	.....	7	.....	66	63	247	32	.....	.....	28	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	.....	.....	29	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30	Exploité par le Vermont Central.
.....	.....	.....	.....	55	.....	50	.....	.....	.....	31	
3	.....	.....	.....	31	.....	144	.....	.....	.....	32	
7	.....	19	.....	262	55	658	41	52	.....	33	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34	Pas de renseignements.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36	Loué par le Grand Tronc.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Exploité par le chemin de fer de Port-Dover et du lac Huron.
.....	3	.....	1	.....	3	.....	6	.....	.....	37	
12	.....	3	.....	150	.....	100	.....	.....	.....	38	
2	.....	.....	.....	1	.....	40	.....	.....	.....	39	
.....	.....	2	.....	25	.....	50	.....	.....	.....	40	
27	.....	8	.....	290	.....	212	.....	.....	.....	41	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42	Exploité par le Vermont Central.
2	.....	1	.....	5	.....	12	.....	.....	.....	43	Ci-devant Saint-Laurent et Ottawa.
6	.....	6	.....	70	.....	54	.....	.....	.....	44	
.....	.....	5	.....	15	.....	94	.....	.....	.....	45	
279	7	247	4	14065	961	5,867	145	1,687	.....	.....	

No 3.—Etat sommaire du

Nombre.	Nom du chemin de fer.	Longueur de la ligne.		Nombre de locomotives.		Nombre de wagons de 1re classe.	
		Complétés.	En voie de construction.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Loués.
	Report	6,383·83	1,077·66	1,065	14	485	36
46	Saint-Martin et Upham	30	.....	1	1	.....	1
47	Sud-Est	140	.....	.....	14	.....	5
48	Spring Hill et Parrsboro'	32	.....	1	.....	1	.....
49	Toronto et Nipissingue } Jonction du lac Simcoe }	105·50	.....	12	.....	9	.....
		.....	.....	.....	.....	.....	.....
50	Toronto, Grey et Bruce	191	.....	20	.....	12	.....
51	Victoria	56	.....	2	1	1	.....
52	Welland	25	.....	3	.....	5	.....
53	Waterloo et Magog	23	.....	.....	1	.....	1
54	Comtés de l'Ouest	67	.....	8	.....	4	.....
55	Whitby, Port Perry et Lindsay	46·50	.....	4	.....	3	.....
56	Windsor et Annapolis	130	.....	10	.....	5	.....
		7,229·83	1,077·66	1,126	31	526	43

matériel roulant.—*Suite.*

Nombre de voitures de 2me classe et pour les émigrants.		Nombre de wagons à bagage de la malle, et d'exprès.		Nombre de wagons à bestiaux et à fret.		Nombre de wagons à plateforme.		Nombre de wagons à bascule.		Numéro.	Observations.
En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.	En propriété.	Louées.		
279	7	247	4	14,065	961	5,867	145	1,687	.....		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	46	
.....	2	.....	2	.....	10	.....	30	.....	.....	47	Rapport de 1878-70.
.....	.....	1	.....	2	.....	6	.....	50	.....	48	
8	.....	4	.....	100	.....	187	.....	11	.....	49	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Loué au chemin de fer de Toronto et Nipissingue.
.....	.....	15	.....	214	.....	195	.....	8	.....	50	
2	.....	1	.....	2	.....	25	.....	.....	.....	51	Rapport de 1877-78.
1	.....	6	.....	122	.....	13	.....	.....	.....	52	
.....	.....	.....	2	.....	10	.....	1	.....	.....	53	
4	.....	4	.....	39	.....	78	.....	.....	.....	54	
.....	.....	3	.....	9	.....	70	.....	.....	.....	55	
7	.....	2	.....	50	.....	72	.....	20	.....	56	
301	9	283	8	14,633	981	6,513	176	1,776	.....	.....	

No. 4.—ETAT SOMMAIRE des opérations de l'année

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Nombre de milles parcourus par les convois.			
			Convois de voyageurs.	Convois de marchandises.	Trains mixtes.	Total des milles parcourus par les convois.
1	Albert	51·50	500	5,500	30,000	36,000
2	Sud du Canada	162·50	191,107	110,598	5,796	307,501
3	Sud du Canada	326·66	717,256	1,487,301	.....	2,204,557
4	Pacifique Canadien	280	.....	.....	61,065	61,065
5	Carillon et Grenville	13	7,000	550	.....	7,550
6	Embranchement de Chatham	9	.....	.....	.....	22,608
7	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47	.....	.....	9,100	9,100
8	Frédéricton	22·50	23,085	.....	21,479	44,564
9	Grande Jonction	90	.....	.....	.....	.....
10	Grand Southern	82	.....	.....	.....	.....
11	Grand Tronc et lignes affermées	1,065	1,936,831	5,912,364	955,060	8,804,255
12	Grand Occidental	902·46	1,333,208	Fr't et mixte	2,112,664	3,445,872
13	London et Port-Stanley	.....	58,722	1,906	.....	60,628
14	Wellington, Grey et Bruce	.....	222,281	Fr't et mixte	166,602	388,883
15	London, Huron et Bruce	.....	91,305	do	46,293	137,598
16	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	.....	47,513	152	.....	47,665
17	Houillères d'Halifax et du Cap Breton	78·75	.....	.....	25,508	25,508
18	Intercolonial	840	773,282	1,762,372	.....	2,535,654
19	Intercolonial	69·66	.....	.....	.....	.....
20	Kent Northern	3·33	.....	.....	.....	.....
21	Kingston et Pembroke	63·50	.....	.....	79,200	79,200
22	Lac Champlain et Saint-Laurent	63	.....	.....	.....	.....
23	Laurentides	15	.....	.....	9,690	9,690
24	Lévis et Kennébec	70	.....	.....	.....	.....
25	Vallée de Massawippi	34	64,911	46,089	1,269	112,269
26	Montréal, Portland et Boston	32	.....	.....	.....	.....
27	Midland	143·65	221,475	102,034	.....	323,509
28	Vallée de Missisquoi et de la riv. Noire	10·10	.....	.....	.....	.....
29	Montréal et Vermont Junction	23·66	48,988	112,402	8,322	169,712
30	Nouveau-Brunswick	191	123,306	123,306	.....	246,612
31	Nouveau-Brunswick et Canada	127	79,248	78,407	Fr't et mixte	157,655
32	Nord et Nord-Ouest	377·54	418,906	389,186	203,445	1,011,537
33	Pétitcodiac et Elgin	14	.....	.....	8,680	8,680
34	Port-Dover et Lac Huron	90	108,000	.....	27,000	135,000
35	Comté du Prince-Edouard	31·88	20,606	.....	19,716	40,322
36	Prince-Edouard	198·50	76,954	167,737	.....	244,691
37	Québec et Lac Saint-Jean	.....	.....	.....	.....	.....
38	Québec Central	102·50	.....	.....	35,674	35,674
39	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	328·65	210,237	186,187	15,626	412,050
40	Stanstead, Shefford et Chambly	43	45,786	52,226	4,180	102,192
41	Joliette	12	.....	.....	.....	.....
42	Saint-Laurent et Ottawa	59	91,450	18,230	39,010	148,690
43	Saint-Jean et Maine	92	.....	.....	.....	160,001
44	Saint-Martin et Upham	30	.....	.....	.....	.....
45	Sud-Est	140	.....	.....	.....	.....
46	Spring Hill et Parrsboro'	32	.....	.....	.....	.....
47	Toronto et Nipissingue	105·50	125,200	90,025	.....	215,225
48	Toronto, Grey et Bruce	191	156,332	88,162	94,948	339,442
49	Victoria	56	4,860	.....	15,228	20,088
50	Welland	25	32,207	20,512	1,000	53,719
51	Waterloo et Magog	23	17,687	.....	5,369	23,056
52	Comtés de l'Ouest	67	12,052	.....	38,609	50,661
53	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50	.....	20,134	56,992	77,126
54	Windsor et Annapolis	130	52,873	.....	59,767	112,640
		6,891·18	7,312,168	10,775,380	4,157,292	22,427,449

et du nombre de milles parcourus.

Nombre de milles parcourus par les locomotives.	Nombre total des voyageurs transportés.	Fret reçu en tonneaux de 2,000 lbs.	Moyenne de la vitesse des convois de voyageurs. Milles à l'heure.	Moyenne de la vitesse des convois de fret. Milles à l'heure.	Numéro.	Observations.
36,621	8,157	21,768	20	12	1	
333,257	4,005,179	90,186	25	13	2	
2,693,817	278,818	1,836,948	.....	.....	3	
69,000	17,640	30,467	.....	.....	4	
7,600	11,082	985	25	20	5	
22,608	.....	.....	20	20	6	
9,250	3,080	30,923	.....	15	7	
45,000	28,594	9,349	25	18	8	Rapport de 1878-9.
.....	.....	.....	.....	.....	9	Six mois en opération seulement.
.....	.....	.....	.....	.....	10	Pas de renseignements.
11,359,784	1,995,526	2,835,561	27	12	11	Ces moyennes de vitesse comprennent les arrêts.
4,176,724	1,241,111	1,963,400	24	14	12	
79,[illegible]68	163,007	47,383	17	.....	13	
413,733	240,644	140,750	21	12	14	
138,322	83,204	49,807	23	13	15	
.....	33,553	15,042	.....	.....	16	
33,777	13,323	5,766	20	12	17	
3,076,342	581,483	561,924	28	15	18	Pas de renseignements.
.....	.....	.....	.....	.....	19	do
.....	.....	.....	.....	.....	20	do
79,200	10,750	33,950	14	14	21	
.....	.....	.....	.....	.....	22	Le trafic vient de commencer sur la voie large.
11,880	9,758	7,075	12	12	23	Rapport de 1878-9.
.....	.....	.....	.....	.....	24	Pas de rapport.
.....	39,233	54,901	.....	.....	25	
.....	.....	.....	.....	.....	26	do
323,509	116,857	137,515	18	14	27	
.....	.....	.....	.....	.....	28	Compris dans Waterloo et Magog.
.....	74,775	658,058	26	12	29	
.....	20,262	34,451	15	12	30	Rapport de 1878-9.
.....	32,324	96,565	18	10	31	
1,316,316	386,169	489,600	25	18	32	Y comp. Hamilton et Nord-Ouest.
8,680	1,820	8,580	12	.....	33	
135,000	.....	.....	20	15	34	do Stratford et Huron.
40,322	27,027	3,970	18	.....	35	
295,190	90,533	37,208	.....	.....	36	
.....	.....	.....	.....	.....	37	Ouvert au trafic en 1881.
35,674	4,435	24,073	15	.....	38	Convois mixte seulement.
623,404	271,226	124,513	30	16	39	
.....	23,966	26,635	23	12	40	
.....	9,772	8,000	15	.....	41	Ci-devant St-Laurent et Industrie.
199,344	52,116	57,557	20	12	42	
179,212	60,267	41,465	.....	.....	43	
.....	.....	.....	.....	.....	44	En voie de construction en 1879-80.
.....	.....	.....	.....	.....	45	Pas de rapport.
.....	.....	.....	.....	.....	46	do
238,130	89,933	105,473	20	12	47	Y compris la jonction du lac Simcoe, 26·50 milles.
396,575	121,685	115,257	20	12	48	
31,358	.....	22,899	15	15	49	Rapport de 1879-80.
.....	68,394	74,660	20	15	50	
23,056	5,948	7,491	20	14	51	
58,890	31,880	15,961	22	17	52	
84,826	45,556	71,305	25	.....	53	
.....	64,547	40,337	22	15	54	
26,575,969	10,363,634	9,938,858				

No. 5.—ETAT SOMMAIRE

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Farine.		Grain.		Bestiaux.	
			Barils.	Ton'x.	Boisseaux.	Ton'x.	Nombre.	Ton'x.
1	Albert	51·50	4,958	495	2,855	52	828	225
2	Canada Central	162·50	6,087	607	211,275	5,934	38,314	3,900
3	Sud du Canada	326 66	.....	160,674	.....	542,031	.....	49,340
4	Pacifique Canadien	280 00	7,205	706	66,501	1,995	16,437	8,214
5	Carillon et Grenville	13 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
6	Embranchement de Chatham	9·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7	Cobourg, Peterboro et Marmora	47 00	300	30	7,214	216	.....	.....
8	Frédéricton	22·50	20,500	2,050	12,200	244	105	65
9	Grande Jonction	90·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10	Grand-Tronc	1065·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11	Grand-Occidental	902·45	.....	224,016	.....	463,500	508,634	53,392
12	London et Port-Stanley	.....	.....	164	.....	4,245	.....	151
13	Wellington, Grey et Bruce	.....	.....	13,510	.....	46,868	.....	1,124
14	London, Huron et Bruce	.....	.....	1,977	.....	16,421	.....	347
15	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	.....	.....	1,309	.....	3,952	.....	9
16	Intercolonial	840·00	525,148	52,515	324,021	5,929	70,990	11,896
17	International	69 66	.....	.....	.....	.....	.....	.....
18	Kent-Northern	3·33	.....	.....	.....	.....	.....	.....
19	Kingston et Pembroke	63·50	200	24	40,500	1,112	250	110
20	Laurentides	15 00	bags 8,215	410	4,534	107	1,497	409
21	Vallée de Massawippi	34·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
22	Midland	143 65	75,402	7,540	985,198	27,479	2,706	1,420
23	Missisquoi et vallée de la riv. Noire	10·10	.....	.....	.....	.....	.....	.....
24	Montréal et Vermont Junction	23·66	.....	.....	.....	.....	.....	.....
25	Nouveau-Brunswick	191·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
26	Nouveau-Brunswick et Canada	127·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
27	Nord et Nord-Ouest	377 54	248,455	26,833	5,286,525	149,428	21,947	4,154
28	Petite diac et Elgin	14·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
29	Port-Dover et lac Huron	90 00	18,212	1,821	.....	.....	.....	.....
30	Comté de Prince-Edouard	31·88	.....	.....	49,500	1,236	43	20
31	Ile du Prince-Edouard	198·50	15,963	1,597	580,523	9,919	4,488	748
32	Québec et lac Saint-Jean	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
33	Québec Central	102·50	.....	.....	.....	.....	.....	.....
34	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	328·65	87,165	8,716	216,050	6,481	11,019	6,612
35	Stanstead, Shefford et Chambly	43·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
36	Joliette	12·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
37	Saint-Laurent et Ottawa	59 00	.....	635	.....	6,963	.....	1,207
38	Saint-Jean et Maine	92·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
39	Saint-Martin et Upham	30 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
40	Sud-Est	140·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
41	Spring Hill et Parrsboro	32·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....
42	Toronto et Nipissingue	105·50	49,198	4,918	338,253	10,147	.....	1,950
43	Toronto, Grey et Bruce	191·00	60,705	6,093	1,310,929	32,940	26,810	6,139
44	Victoria	56·00	.....	.....	20,211	506	.....	.....
45	Welland	25·00	56,890	5,689	1,477,880	42,789	.....	.....
46	Waterloo et Magog	23·00	480	48	2,234	42	11	11
47	Comtés de l'Ouest	67·00	8,200	820	895	20	6,445	1,334
48	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50	24,650	2,462	578,729	15,170	4,496	1,586
49	Windsor et Annapolis	130·00	.....	.....	.....	.....	.....	.....

du fret.

Bois de toute sortes, excepté le bois de chauffage.		Bois de chauffage.		Produits fabriqués.	Tous autres articles.	Poids total du fret transporté.	Numéro.	Observations.
Pieds.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.	Ton'x.		
7,624,800	9,531	498	767	413	10,284	21,768	1	
.....	36,559	.....	.....	34,313	10,134	91,447	2	
.....	97,364	.....	1,864	150,759	840,916	1,836,948	3	
417,544	550	98	140	9,801	9,061	30,467	4	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	985	5	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6	Pas de rapport.
19,675,750	29,400	600	900	11	366	30,923	7	
210,000	210	1,400	2,400	3,560	820	9,349	8	Rapport de 1878-79.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9	Pas de rapport.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,835,561	10	Pas de détails.
.....	150,420	.....	7,780	.....	1117,684	2,016,792	11	
.....	7,068	.....	.....	.....	35,755	47,383	12	
.....	35,047	.....	6,320	.....	37,881	140,750	13	
.....	6,752	.....	8,900	.....	15,410	49,807	14	
.....	1,303	.....	1,920	.....	6,549	15,042	15	
55,462,654	69,328	2,310	3,465	158,383	260,408	561,924	16	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17	Pas de renseignements.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	18	do
3,370,000	12,960	5,712	8,976	5,983	4,785	33,950	19	
45,000	70	3,624	4,530	130	1,419	7,075	20	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21	Pas de rapport.
59,232,800	74,186	878	1,756	11,334	67,800	137,515	22	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	23	Compris dans Waterloo et Mago g
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	24	Pas de rapport.
.....	...	.....	.....	...	.....	52,340	25	Renseignements non fournis. Du rapport du 1877-78.
.....	50,064	.....	.....	.....	37,501	96,565	26	Rapport de 1878-79.
.....	177,060	9,227	15,225	47,856	69,044	489,600	27	
6,150,000	7,300	.....	.....	330	950	8,580	28	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,821	29	Y compris Stratford et Huron.
84,000	120	.....	.....	.....	.....	2,591	30	
5,782,244	7,251	1,498	2,444	.....	15,249	37,208	31	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	32	Pas de rapport.
976,500	2,170	469	670	.....	20,233	24,073	33	
9,575,521	10,512	24,065	24,065	13,498	54,628	124,513	34	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	35	Pas re rapport.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	8,000	36	Produits de ferme et marchandises, en général.
.....	19,856	.....	.....	19,490	9,406	57,557	37	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	38	Pas de rapport.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39	En voie de construct. en 1879-80.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40	Pas de renseignements.
7,928,000	9,910	.....	.....	.....	16,900	26,810	41	
8,331,868	12,621	25,443	44,575	7,531	23,727	105,473	42	Y com. la Junction du lac Simcoe
7,923,723	15,610	14,157	24,660	16,435	13,380	115,257	43	
7,735,612	16,101	.....	.....	.....	5,517	23,999	44	Rapport de 1877-78.
.....	7,070	.....	.....	3,431	15,681	74,660	45	
307,360	439	60	60	.....	6,891	7,491	46	
1,586,500	2,000	474	950	1,875	8,962	15,961	47	
20,207,815	26,545	4,001	7,162	3,744	14,636	71,305	48	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	40,337	49	

No 6.—ETAT SOMMAIRE du prix payé par les voyageurs par mille.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs de plein parcours.		Voyageurs reçus aux stations.		Immigrants.		Observations.
			1re classe.	2e classe.	1re classe.	2e classe.	Plein parcours.	Stations.	
			Centins.	Centins.	Centins.	Centins.	Centins.	Centins.	
1	Albert	51·50	3		3				
2	Canada Central	162·50	$3\frac{1}{3}$	2	$3\frac{1}{3}$	2	2	2	
3	Sud du Canada	326·66	$2\frac{1}{2}$	2	$2\frac{1}{15}$		1	1	
4	Pacifique Canadien	280	2·64		3·55				
5	Carillon et Grenville	13	3	$2\frac{4}{13}$	$3\frac{11}{13}$	$3\frac{1}{13}$		1	
6	Embranchement de Chatham	9	3	2	3	2			
7	Cobourg, Peterboro et Marmora	47	3						
8	Frédéricton	22·50	3		4				Rapport de 1878-79.
9	Grande-Jonction	90	3						
10	Grand Tronc et les lignes affermées	1,065							
11	Grand Occidental	902·45	2·156		2.646		0·996	0·703	Recettes non préparées en comptes séparés.
12	London et Port Stanley				2·646				
13	Wellington, Grey et Bruce				2 646				
14	London, Huron et Bruce				2·646				
15	Brantford, Norfolk et Port Burwell				2·646				
16	Houillères d'Halifax et du Cap-Breton				3	2			
17	Hamilton et Nord-Ouest								
18	Intercolonial	840	2	$1\frac{1}{2}$	3	2	$\frac{1}{8}$	1	
19	International	69 66							Pas de renseignements.
20	Kingston et Pembroke	63·50	3		3		3	3	
21	Lac Champlain et Saint-Laurent	63	$2\frac{1}{8}$		$2\frac{1}{2}$				Rapport de 1878-79.
22	Laurentides	15	$2\frac{4}{15}$	$2\frac{1}{10}$	4	3			
23	Vallée du Massawippi	34	$2\frac{3}{4}$	$2\frac{1}{4}$	$3\frac{1}{2}$				
24	Midland	143·65	3	2	3	2	2	2	
25	Missisquoi et Rivière Noire	10·10							Compris dans Waterloo.
26	Montréal et Vermont Junction	23·66	2		3		$1\frac{1}{2}$		
27	Stanstead, Shefford et Chambly	43	3		3				
28	Waterloo et Magog	23	3		4				
29	Nouveau-Brunswick	191	3		$3\frac{1}{4}$				
30	Nouveau-Brunswick et Canada	127	3		$3\frac{1}{4}$				
31	Nord et Nord-Ouest	377·54	2		3		$1\frac{1}{2}$	2	
32	Petitcodiac et Elgin	14	3		3				
33	Port Dover et lac Huron	63	3		3				
34	Comté du Prince-Edouard	31 88	3		3				

34	Ile du Prince-Edouard	198·50	3	2	3	2	.....	.....	
35	Québec et Lac Saint-Jean	124	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Pas de rapport.
36	Québec Central	98	$3\frac{1}{4}$	.....	$3\frac{1}{4}$	.....	.....	.....	
37	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	328·65	3	$2\frac{1}{8}$	3	$2\frac{1}{8}$	2	2	
38	Saint-Laurent et l'Industrie	12	4	3	.....	.....	.....	.....	
49	Saint-Jean et Maine	92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	Pas de rapport.
41	Joliette	59	3	2	$3\frac{1}{2}$	$2\frac{1}{2}$	1	.....	
42	Sud-Est	140	3	2	4	$2\frac{1}{2}$	.....	.....	Rapport de 1878-79.
43	Saint-Martin et Upham	30	3	.....	3	.....	.....	.....	
44	Spring Hill et Parrsboro'	32	3	.....	.....	.....	.....	.....	
45	Toronto et Nipissingue	105·50	3	.....	.....	.....	.....	.....	
46	Toronto, Grey et Bruce	191	3	.....	3	.....	2	2	
47	Victoria	56	3	.....	3	.....	.....	.....	Rapport de 1877-78.
48	Welland	25	$3\frac{1}{5}$	.....	$3\frac{1}{2}$	.....	.....	.....	
49	Comtés de l'Ouest	67	3·25	.....	3·66	2·50	.....	.....	
50	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50	$2\frac{1}{4}$	.....	3	.....	$1\frac{1}{2}$ to $2\frac{1}{4}$	.....	
51	Windsor et Annapolis	130	$2\frac{7}{10}$	$1\frac{4}{5}$	3	2	.....	.....	

No. 7.—ETAT SOMMAIRE des frais d'exploitation.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Transport des voyageurs.	Transport des marchandises.	Malles et fret par messageries.	Autres sources.	Total.	Observations.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Albert	51·50	4,540 05	11,484 67	1,130 40	840 44	17,995 56	
2	Canada Central	162·50	124,250 24	149,520 26	17,510 42	3,722 00	295,002 92	
3	Sud du Canada	326·66	523,911 93	2,281,085 01	42,250 33	537 09	2,847,784 36	
4	Pacifique Canadien	280	32,530 50	64,271 66	8,173 53	.....	104,975 69	
5	Carillon et Grenville	13	.....	.....	.....	.....	5,807 43	
6	Embranchement de Chatham	9	1,007 33	6,019 43	904 32	.....	7,931 48	
7	Cobourg, Peterboro et Marmora	47	1,167 15	14,937 52	.....	.....	16,104 67	
8	Frédéricton	22·50	15,941 33	8,529 28	2,077 89	.....	24,548 50	Rapport de 1878-9.
9	Grand-Tronc et voies affermées	1,065	2,718,827 39	6,527,919 40	301,254 86	40,279 76	9,588,281 41	
10	Grand-Occidental	902·45	1,424,881 25	2,794,490 24	141,420 64	12,266 14	4,373,058 27	
11	London et Port Stanley	.....	40,527 54	23,694 19	3,547 84	.....	67,769 57	
12	Wellington, Grey et Bruce	.....	154,961 10	160,082 85	18,834 75	.....	333,878 70	
13	London, Huron et Bruce	.....	56,809 05	61,042 16	4,978 13	.....	122,829 34	
14	Brantford, Norfolk et Port-Burwell	.....	13,969 97	23,581 95	270 66	.....	37,822 58	
15	Cie du ch. de fer et des houillères d'Halifax et Cap-Breton	78·75	12,260 82	8,651 76	1,126 31	2,700 31	24,739 20	
16	Intercolonial	840	490,338 66	915,486 50	100,473 32	.....	1,506,298 48	
17	International	69 66	9,004 33	20,248 20	2,448 60	.....	31,701 13	
18	Kingston et Pembroke	63·50	8,981 00	30,804 80	3,681 39	.....	43,467 19	
19	Laurentides	15	3,583 88	5,993 04	279 00	.....	9,855 92	Rapport de 1878-9.
20	Vallée de Massawippi	34	57,115 88	91,436 89	6,700 05	2,318 99	157,571 81	
21	Midland	143·65	75,820 97	174,426 18	7,837 90	1,141 72	259,226 77	
22	Vallée de Missisquoi et de la Rivière Noire	10·10	.....	.....	.....	.....	.....	Compris dans Waterloo et Magog.
23	Montréal et Vermont Junction	23·66	42,984 99	171,592 14	5,504 02	.....	220,081 15	
24	Stanstead, Shefford et Chambly	43	16,023 07	26,610 34	3,153 42	.....	45,786 83	
25	Waterloo et Magog	23	2,931 71	6,711 29	1,222 27	.....	10,865 27	
26	Nouveau-Brunswick	191	26,428 05	67,551 98	.....	1,732 21	95,712 24	
27	Nouveau-Brunswick et Canada	127	32,953 29	158,938 80	4,944 88	.....	196,836 97	
28	Nord et Nord-Ouest	377·54	327,382 70	753,420 40	60,277 80	.....	1,141,080 90	Y compris Hamilton et Nord-Ouest
29	Petitcodiac et Elgin	14	616 65	4,936 16	301 46	.....	5,874 27	
30	Port Dover et Lac Huron	90	34,674 49	44,916 85	3,620 66	1,762 53	84,974 53	Rapport de 1878-9 ; information non fournie cette année.
31	Comté de Prince-Edouard	31·88	13,564 78	5,052 24	1,326 31	.....	19,943 33	
32	Ile du Prince-Edouard	198·50	51,679 86	53,643 19	8,064 00	464 06	113,851 11	
33	Québec et Lac Saint-Jean	124	.....	.....	.....	.....	.....	En construction en 1879-80.

34	Québec Central	98	4,306 63	25,980 53	1,694 79	1,910 06	33,892 01	
35	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	328·65	252,340 46	157,270 30	13,312 49	5,126 97	428,050 22	
36	Saint-Jean et Maine	92	56,523 54	39,576 99	11,777 99	.....	107,878 52	
37	Joliette	12	3,229 79	6,221 08	.....	194 00	9,644 87	
38	Saint-Laurent et Ottawa	159	72,442 32	62,466 30	12,206 31	.....	147,114 93	
39	Sud-Est	140	57,523 24	35,398 32	11,833 63	5,523 15	110,278 34	Rapport de 1878-9.
30	Saint-Martin et Upham	30	.....	.....	.....	.....	.....	Pas de renseignements.
41	Spring Hill et Parrsboro'	32	2,891 55	14,355 51	400 64	7 53	17,655 23	
42	Toronto et Nipissingue	105 50	62,620 93	111,805 32	11,842 92	1,992 80	188,261 97	
43	Toronto, Grey et Bruce	191	104,477 52	196,555 49	18,681 22	.....	319,714 23	
44	Victoria	56	5,873 17	11,656 63	211 72	757 53	18,499 05	Rapport de 1877-8.
45	Welland	25	22,067 00	42,851 68	2,377 08	16,287 53	83,583 29	
46	Comtés de l'Ouest	67	28,026 94	23,496 37	2,175 37	96 06	53,794 74	
47	Whitby, Port-Perry et Lindsay	46·50	27,509 26	59,717 36	3,305 75	1,392 75	91,925 12	
48	Windsor et Annapolis	130	58,837 36	62,484 23	8,053 58	1,022 33	139,397 50	
		.....	7,076,339 67	15,506,935 49	851,288 65	102,075 96	23,561,447 60	

No. 8.—ETAT SOMMAIRE des frais d'exploitation.

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Entretien de la voie, des travaux d'art, etc	Service et réparation des locomotives.	Service et réparation des wagons.	Frais généraux d'exploitation.	Total.	Observations.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
1	Albert	51·50	5,357 14	4,603 01	1,559 04	4,671 38	16,190 57	
2	Canada Central	162·50	94,980 65	44,505 39	14,493 26	67,510 09	221,489 39	
3	Sud du Canada	326 66	244,264 46	454,135 15	171,535 66	804,645 23	1,674,580 50	
4	Canadien du Pacifique	280	16,449 83	30,035 75	5,563 56	26,842 87	78,892 01	
5	Carillon et Grenville	13	.....	2,399 26	.....	4,244 30	6,643 56	
6	Embranchement de Chatham.	9	500 00	4,360 00	.....	.....	4,860 00	Rapport de 1878-9.
7	Cobourg, Peterboro et Marmora	47	3,115 74	3,317 00	925 00	8,449 00	15,806 74	
8	Frédéricton	22 50	4,865 91	5,678 39	1,020 00	5,733 76	17,298 06	do
9	Grand-Tronc et voies affermés.	1065	1,202,777 04	2,384,560 23	706,319 85	2,462,017 15	6,755,674 27	
10	Grand-Occidental	902·45	584,715 65	737,406 25	262,071 60	1,253,950 42	2,838,143 92	
11	London et Port-Stanley	.....	17,564 09	14,222 71	2,917 88	12,461 83	47,166 51	
12	Wellington, Grey et Bruce	.....	172,058 28	74,663 39	15,055 46	61,955 76	323,732 89	
13	London, Huron et Bruce	.....	41,545 89	25,057 96	5,783 66	19,021 73	91,409 24	
14	Brantford, Norfolk et Port-Burwell.	.....	27,955 61	8,631 83	1,482 04	8,866 32	46,935 80	
15	Halifax et Cap-Breton.	78·75	9,211 37	3,558 62	298 38	4,868 61	17,936 98	
16	Intercolonial	840	385,556 57	550,574 41	218,949 44	450,338 93	1,605,419 35	
17	Intercolonial	69 66	9,082 53	6,598 36	2,124 74	7,844 79	25,650 42	
18	Kingston et Pembroke	63 50	18,028 45	8,574 92	2,234 10	11,111 94	39,949 41	
19	Laurentides	15	2,398 78	3,253 38	133 00	3,461 32	9,246 48	do
20	Vallée de Massawippi	34	42,386 65	32,610 52	.....	32,904 88	107,902 05	
21	Midland	143·65	95,074 45	82,670 93	.....	43,940 29	221,685 67	
22	Missisquoi et Vallée de la Rivière-Noire...	10·10	.....	.....	.....	.....	.....	Compris dans Waterloo et Magog.
23	Montréal et Vermont Junction	23 66	23,468 90	33,139 24	27,293 96	20,892 99	104,795 09	
24	Stanstead, Shefford et Chambly	43	29,725 83	15,798 48	7,926 67	12,210 45	65,661 43	
25	Waterloo et Magog	23	3,804 72	3,625 32	904 93	1,815 98	10,150 95	
26	Nouveau-Brunswick	191	.....	.....	.....	.....	89,366 97	
27	Nouveau-Brunswick et Canada	127	31,424 69	40,250 57	25,330 92	30,013 81	127,019 99	
28	Nord et Nord-Ouest	377·54	181,434 34	179,960 66	51,830 92	324,741 81	737,971 73	
29	Petitcodiac et Elgin	14	973 21	1,888 55	145 87	1,685 32	4,692 95	
30	Port-Dover et Lac Huron	90	22,243 75	32,874 77	.....	28,932 21	84,050 73	Rapport de 1878-9.
31	Comté du Prince-Edouard.	31·88	5,547 58	5,271 06	1,000 81	6,107 48	23,326 93	Y compris $5,400 affermage de matériel roulant.
32	Ile du Prince-Edouard	198·50	49,332 48	57,580 58	15,122 11	42,605 38	164,640 55	
33	Québec et lac Saint-Jean	124	.....	.....	.....	.....	.....	En voie de construction.

34	Québec Central	98	10,731 29	3,562 40	4,470 65	4,013 38	22,777 72	
35	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	328·65	59,554 24	66,916 01	20,386 96	139,284 01	286,141 22	
36	Joliette	12	3,264 83	2,815 22	300 00	2,846 86	9,126 91	
37	Saint-Jean et Maine	92	26,044 22	24,387 51	8,456 23	29,725 37	88,613 33	
38	Saint-Laurent et Ottawa	159	38,261 02	26,633 79	7,123 70	37,806 51	109,825 02	
39	Sud-Est	140	45,850 44	23,886 74	7,150 60	43,306 10	120,193 88	
40	Saint-Martin et Upham	30	.....	.....	.....	.....	.....	Aucune information.
41	Spring Hill et Parrsboro	32	.....	.....	.....	.....	14,382 66	
42	Toronto et Nipissingue	105·50	30,610 09	39,166 45	7,240 09	48,316 93	125,333 56	
43	Toronto, Grey et Bruce	191	46,913 78	67,715 35	11,135 98	86,641 71	212,406 82	
44	Victoria	56	3,181 43	3,475 73	1,151 69	3,604 64	11,413 49	Rapport de 1877-8.
45	Welland	25	11,108 53	13,450 17	7,521 93	23,131 67	55,212 30	
46	Comtés de l'Ouest	67	8,797 38	6,296 74	631 82	21,009 29	36,735 23	
47	Whitby, Port Perry et Lindsay	46·50	15,404 16	17,500 95	3,340 93	18,135 50	54,381 54	
48	Windsor et Annapolis	130	52,806 30	22,579 53	8,314 52	32,070 26	115,770 61	
			3,678,376 30	5,170,193 28	1,629,247 96	6,253,738 26	16,840,705 43	

No. 9.—SOMMAIRE

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des chars ou des locomotives.		Sautant à bord ou en bas des convois ou de la loc m. en mouv.		A l'ouvrage ou près de la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
1	Albert	51·50	Autres								
2	Canada-Central	162·50	Voyageurs	1							
			Autres								
3	Sud du Canada	326·66	Voyageurs	1			1				
			Employés					1			
			Autres	1							
4	Canadien du Pacifique	280	Employés								
5	Carillon et Grenville	13	Autres				1				
6	Embranchement de Chatham	9									
7	Cobourg, Peterboro' et Marmora	47	Autres								
8	Frédéricton	22·50									
9	Grande Jonction	90	Autres								
10	Grand Southern	82	Employés		1						
11	Grand-Tronc	1,065	Voyageurs	2		1					
			Employés	3				3			
			Autres			2					
12	Grand-Occidental	902·46	Voyageurs			1	1				1
			Employés		1			1	2		
			Autres				1	5	1		
13	Wellington, Grey et Bruce		Employés								
14	London et Port Stanley										
15	London, Huron et Bruce		Autres								
16	Brantford, Norfolk et Port Burwell										
17	Intercolonial	840	Employés		6	1	1	4	7		
			Autres			1	1				
18	International	69·66									
19	Kingston et Pembroke	63·50									
20	Laurentides	15									
21	Lac Champlain et Saint-Laurent	63	Employés						1		
22	Lévis et Kennebec	70									
23	Vallée de Massawippi	34									
24	Midland	143·50	Voyageurs	1							
			Employés		1		1				
			Autres								
25	Montréal, Portland et Boston	32									
26	Missisquoi et Val. de la Riv. Noire	10·10									
27	Montréal et Vermont Junction	23·66									
28	Stanstead, Shefford et Chambly	43	Autres			1					
29	Waterloo et Magog	23									
30	Nouveau-Brunswick	191	Voyageurs								
31	Nouveau-Brunswick et Canada	127									
32	Nord et Nord-Ouest	377 54	Employés				2		1		
			Autres			2	2				
33	Petitcodiac et Elgin	14									
34	Port-Dover et Lac Huron	90	Employés				1				
35	Ile-du-Prince-Edouard	198·50	Employés								
36	Québec et Lac Saint-Jean										
37	Québec Central	102 50									
38	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	328·65									
39	Saint-Jean et Maine	92									
40	Joliette	12									
41	Saint-Laurent et Ottawa	59	Voyageurs	1							
	A reporter			10	9	9	12	14	12		1

DES ACCIDENTS.

Attelant les wagons.		Collisions, ou convois jetés hors de la voie.		Passant ou étant sur la voie.		Ex-plosions.		Frappant sur des ponts.		Autres causes.		Totaux.			Observations.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Nombre.	
			1										1	1	
												1		2	
				3								3			
												1	1		
1	1											2	1	3	
				3	1							4	1		
	2												2	4	
				2								2	1	5	
														6	
				1								1		7	
														8	
				1								1		9	
	1		2										4	10	
												3			
		1		1				3				11		11	
				12				1				15			
												1	2		
	2	1	2								1	2	8	12	
												5	2		
	1												1	13	
														14	
				2								2		15	
														16	
	20	1	1					1	1			7	36	17	
				3	5							4	6		
														18	
														19	
														20	
								1				1	1	21	
														22	
														23	
												1			
													2	24	
				1								1			
														25	
														26	
														27	
				1								2		28	
				1								1		29	
			1										1	30	
														31	
1	10	1	2	2					1			4	16	32	
				6	4							8	6		
														33	
													1	34	
	3												3	35	
														36	
														37	
														38	
														39	
														40	
				2								3		41	
2	40	4	9	41	10			6	2		1	86	95		

5 *l*—3

No. 9.—Sommaire

Numéro.	Nom du chemin de fer.	Nombre de milles.	Voyageurs, employés ou autres.	Tombés des chars ou de la locomotive.		Sautant à bord ou en bas des conv. ou de la loc. en mouv.		A l'ouvrage ou près de la voie, formation des convois.		Sortant les bras ou la tête par les fenêtres.	
				Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.
	Report..	.....	.....	10	9	9	12	14	12	.....	1
42	Saint-Martin et Upham...	30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
43	Spring-Hill et Parrsboro'	32	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
44	Sud-Est	140	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
45	Toronto et Nipissingue	105·50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
46	Toronto, Grey et Bruce...	191	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
47	Victoria	56	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
48	Welland.	25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
49	Comtés de l'Ouest	67	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
50	Whitby, Port-Perry et Lindsay....	46·50	Employés...	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	.....
			Autres	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
51	Windsor et Annapolis	130	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
	Totaux	.....	.....	10	9	9	12	14	13	.....	1

DES ACCIDENTS.—*Suite.*

Attelant les wagons.		Collisions ou déraillements.		Passant ou étant sur la voie.		Explosions.		Frappant sur des ponts.		Autres circonstances.		Totaux.			Observations.
Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Tués.	Blessés.	Nombre.	
2	40	4	9	41	10	.....	.....	6	2	.....	1	86	95		
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	42	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	44	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45	
.....	5	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5	46	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	48	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	49	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	50	
.....	.....	.....	.....	1	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1	.....	51	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....		
2	45	4	9	42	10	.....	.....	6	2	.....	1	87	101		

5 *b*—3½

No. 10.—Voies ferrées appartenant à des propriétaires de mines de houille et de fer.

Nom.	Longueur de la voie.	Largeur.	Nombre de locomotives.	Nombre de wagons.	Observations.
Nouvelle-Ecosse.		pds. pcs.			
Albion	10	4 8½	6	376	
Intercolonial	7	5 6	3	88	
	2·75	4 8½		78	
Cie houillère de la N.-Ecosse	6 75	5 6	2		
Houillère de Vale	6	4 8½	1	.....	Wagons à charbon fournis par l'Intercolonial.
Cie houillère d'Acadie	3	4 8½	1	2	De la jonction Stewarton, C.F.I., à Westville.
	7	5 6	2	80	De Westville à Granton, rivière du Milieu, Pictou.
Spring Hill	6	4 8½	1	.....	Wagons fournis par l'Intercolonial.
Cie d'acier du Canada	8	4 8½	2	33	
do do	4	3 0	2	30	
	60 50	.....	20	687	
					Largeur. Milles. 5 pds. 6 pcs. 20·75; 4 " 8½ " 35·75; 3 " 0 " 4; Total..... 60·50
Cap-Breton.					
Caledonia	2	5 8½	1	30	
Campbellton	1 50	3 6	1	50	
Baie Glacée	0·50	4 8½	1	146	
Glasgow et Cap-Breton / Sydney et Louisbourg	43	3 0	4	275	
Gowrie	0 68	3 7	1	90	
International	12	4 8½	3	145	
Lingan	1	3 6½	1	100	
Sydney	4·62	4 8½	2	156	
Victoria	4	4 8½	1	44	
	69 30	.....	15	1,036	
					Largeur. Milles. 3 pds. 0 pcs. 43; 3 " 6 " 1·50; 3 " 6½ " 1; 3 " 7 " 0·68; 4 " 8½ " 21·12; 5 " 8½ " 2; Total..... 69·30

No. 11.—ÉTAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements.

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou de bons.	Total.
GOUVERNEMENT FÉDÉRAL.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Canadien du Pacifique			56,151,675 32			
Grand-Tronc	15,142,633 33					
Intercolonial			38,448,607 09			
Ile du Prince-Edouard			3,409,919 70			
Toronto, Grey et Bruce			2,656 00			
Windsor et Annapolis			1,089,674 00			
		15,142,633 33		99,102,532 11		
GOUVERNEMENT DE L'ONTARIO.						
Belleville et Hastings-Nord			66,000 00			
Atlantique du Canada			266,000 00			
Canada Central			125,000 00			
Sud du Canada			147,858 65			
Cobourg, Peterboro' et Marmora			18,740 00			
Credit-Valley			462,000 00			
Grande Jonction			247,000 00			
Hamilton et Nord-Ouest			565,000 00			
Kingston et Pembroke			453,522 50			
London, Huron et Bruce			178,630 08			
Midland			168,350 20			
Nord			196,188 00			
Port Dover et lac Huron			126,000 00			
Stratford et Huron			55,000 00			
Comté du Prince-Edouard			126,000 00			
Toronto et Nipissingue			105,212 00			
Jonction du lac Simcoe			53,000 00			
Toronto, Grey et Bruce			375,282 00			
Wellington, Grey et Bruce			241,276 00			
Whitby, Port-Perry et Lindsay			94,957 59			
				4,071,037 02		
A reporter		15,142,633 33		103,173,569 13		

No. 11.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements.—*Fin.*

Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou de bons.	Total.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Report		15,142,633 33		103,173,569 13		
GOUVERNEMENT DE QUÉBEC.						
International			339,026 27			
Lac Champlain et Saint-Laurent			380,000 00			
Laurentides			57,000 00			
Lévis et Kennébec			360,000 00			
Missisquoi et vallée de la rivière Noire			142,500 00			
Montréal, Portland et Boston			85,600 00			
Québec et lac Saint-Jean			600,000 00			
Québec Central			410,000 00			
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental			10,343,956 00			
Sud-Est			444,000 00			
Waterloo et Magog			172,000 00			
				13,333,482 27		
GOUVERNEMENT DU NOUVEAU-BRUNSWICK.						
Albert			455,000 00			
Embranchement de Chatham			32,000 00			
Frédericton			225,000 00			
Grand Southern			410,000 00			
Kent Northern			135,000 00			
Nouveau-Brunswick			76,000 00			
Nouveau-Brunswick et Canada			575,000 00			
Petitcodiac et Elgin			70,000 00			
Saint-Jean et Maine			880,000 00			
Saint-Martin et Upham			150,000 00		300,000 00	
				3,008,000 00		300,000 00

GOUVERNEMENT DE LA NOUVELLE-ECOSSE.						
Cie du chemin de fer et des houillères d'Halifax et du Cap-Breton	.....	.....	586,000 00			
Nouvelle-Ecosse, Nictaux et Atlantique	.....	.....	440,000 00			
Spring Hill et Parrsboro'	.....	.....	139,650 00			
Comtés de l'Ouest	.....	.....	679,100 00			
				1,844,840 00		
		15,142,633 33	.....	121,859,891 35	.....	300,000 00

No 11.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, etc.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou de bons.	Total.
ONTARIO.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Comté d'Hastings	Belleville et Hastings-Nord			30,000 00			
Township de Madoc	do do			30,000 00	60,000 00		
do Lochiel	Atlantique du Canada			40,000 00			
do Kenyon	do			40,000 00			
Cité d'Ottawa	do			100,000 00	180,000 00		
Renfrew	Canada Central					30,000 00	
Horton	do					7,500 00	
Adamstown	do					5,000 00	
Pembroke	do			75,000 00	75,000 00		42,500 00
Comté d'Elgin	Sud du Canada			200,000 00			
Township de Townsend	do			30,000 00			
do Durham	do			15,000 00			
do Anderson	do			15,000 00			
Ville de Saint-Thomas	do			25,000 00			
Township de Malden	do			15,000 00			
Ville d'Amherstburg	do			15,000 00			
Norwich-Sud	do			7,500 00	322,500 00		
Banque d'épargnes de Northumberland et Durham	Cobourg, Peterboro' et Marmora			113,500 00	113,500 00		
Comté d'Oxford	Credit Valley			200,000 00			
do Wellington	do			135,000 00			
do Waterloo	do			110,000 00			
do Peel	do			75,000 00			
do Halton	do			70,000 00			
Cité de Toronto	do			350,000 00			
Ville de Milton	do			30,000 00			
do Brampton	do			20,000 00			
do Ingersoll	do			60,000 00			
Village de Streetsville	do			20,000 00			
do Elora	do			15,000 00			

do Fergus	do			15,000 00			
					1,100,000 00		
Township de Bentwinck	Baie Georgienne et Wellington			20,000 00			
do Glenelg	do do			20,000 00			
do Egremont	do do			60,000 00			
do Mount Forest	do do			22,000 00			
do Durham	do do			32,000 00			
do Palmerston	do do			15,000 00			
do Sullivan	do do			30,000 00			
do Derby	do do			20,000 00			
Ville d'Owen Sound	do do			40,000 00			
					259,000 00		
Cité de Belleville	Grande-Jonction			150,000 00			
Village de Sterling	do			5,000 00			
Township de Rawdon	do			5,000 00			
do Seymour	do			35,000 00			
Village d'Hastings	do			5,000 00			
Township de Percy / do Asphodel	do			5,000 00			
do Madoc	do			75,000 00			
Comté d'Hastings	do					50,000 00	
					235,000 00		50,000 00
do de Frontenac	Kingston et Pembroke			170,000 00			
Cité de Kingston	do do			318,000 00			
					488,000 00		
do d'Hamilton	Hamilton et Nord-Ouest			99,733 00			
Comté d'Halton	do do			75,791 00			
Village de Georgetown	do do			11,289 00			
Comté de Peel	do do			30,974 00			
do Simcoe	do do			351,007 00			
Ville de Collingwood	do do			12,084 00			
Township d'Innisfil	do do			22,592 00			
do Adjala	do do			2,500 00			
do Essa	do do			2,500 00			
do de Tossorontio	do do			10,000 00			
do Mulmur	do do			5,000 00			
Village d'Alliston	do do			8,000 00			
Non mentionné	do do					100,000 00	
Township de Nottawasaga	do do			20,386 00			
					675,596 00		100,000 00
do Gwillimbury-Est	Jonction du lac Simcoe			45,000 00			
do do Nord	do			20,000 00			
do Georgina	do			20,000 00			
do Whitchurch	do			15,000 00			
					100,000 00		
do London	London, Huron et Bruce			15,000 00			
do Stephen	do do			17,500 00			
	A reporter			32,500 00	3,608,596 00		192,500 00

No. 11.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou de bons.	
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite.*	Report			32,500 00	3,608,506 00		192,500 00
Township d'Osborne	London, Huron et Bruce			25,000 00			
do de Hay	do do			15,000 00			
do Goderich	do do			15,000 00			
do E. Wawanosh	do do			25,000 00			
do Hallet	do do			25,000 00			
do Tuckersmith	do do			10,000 00			
do Turnberry	do do			5,000 00			
do Morris	do do			10,000 00			
do Stanley	do do			10,000 00			
Village de Clinton	do do			20,000 00			
do Exeter	do do			10,000 00			
do Kincardine et Wigan	do do			9,000 00			
Comté de London	do do			100,000 00			
					311,500 00		
Thorah	Midland			50,000 00			
Port Hope	do			30,000 00			
Orillia et Matchedash	do			12,500 00			
Ville d'Orillia	do			12,500 00			
Tay	do			21,370 85			
Omemee	do			2,000 00			
Mara	do			12,500 00			
Peterborough	do			4,000 00			
					144,870 85		
Cité de Toronto	Nord			100,000 00		190,000 00	
Comté de Simcoe	do					200,000 00	
Ville de Barrie	do			30,000 00			
do d'Orillia	do			12,500 00			
Townships de Collingwood, Euphrasia et Saint-Vincent	do			99,480 00			
					241,980 00		390,000 00
Woodhouse	Port-Dover et lac Huron			15,000 00			
Simcoe	do do			10,000 00			
Norwich-Sud	do do			10,000 00			
Norwich-Nord et Woodstock	do do			50,000 00			
Oxford-Est et Woodstock	do do			25,000 00			

Ville de Stratford	do do			30,000 00		
Ville de Woodstock	do do			20,000 00		
					200,000 00	
Village de Trenton	Comté de Prince-Edouard			10,000 00		
Village de Wellington	do			2,500 00		
Ville de Picton	do			20,000 00		
Comté de Prince-Edouard	do			60,000 00		
Non mentionnée	do					
					92,500 00	
Ville de Stratford	Stratford et Huron			30,000 00		
Comté de Perth	do			60,000 00		
Township de Mornington	do			40,000 00		
do Elma	do			10,000 00		
Ville de Listowell	do			15,000 00		
Comté de Perth	do			20,000 00		
Township de Wallace	do			10,000 00		
Ville de Palmerston	do			15,000 00		
do Harriston	do			20,000 00		
Township de Minto	do			25,000 00		
do Normandy	do			80,000 00		
do Bentinck	do			35,000 00		
do Brant	do			15,000 00		
do Elderslie	do			35,000 00		
do Arran	do			40,000 00		
do Amable	do			40,000 00		
do Kippel	do			39,000 00		
do Albemarle	do			10,000 00		
					530,000 00	
De diverses municipalités	Toronto et Nipissingue			376,000 00		
					376,702 59	
Albion	Toronto, Grey et Bruce			40,000 00		
Caledon	do do			45,000 00		
Mono	do do			45,000 00		
Amaranth	do do			30,000 00		
Arthur	do do			35,000 00		
Orangeville	do do			15,000 00		
Mount Forest	do do			20,000 00		
Toronto	do do			350,000 00		
Comté de Grey	do do			300,000 00		
Owen Sound	do do			5,000 00		
Minto	do do			15,000 00		
Howick	do do			35,000 00		
Gorrie et Wroxeter	do do			5,000 00		
Teeswater	do do			5,000 00		
Culross	do do			38,000 00		
Turnberry	do do			5,000 00		
					988,000 00	
	A reporter				6,494,149 44	582,500 00

No. 11.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, etc.—*Suite*.

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou de bons.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
ONTARIO—*Suite*.	Report				6,494,149 44		582,500 00
Ville de Lindsay	Victoria			85,000 00			
Verulam, Somerville et Fénélon	do			40,000 00			
Comté do Haliburton	do			55,000 00			
					180,000 00		
Fergus	Wellington, Grey et Bruce			10,000 00			
Peel	do do			40,000 00			
Elora	do do			10,000 00			
Maryboro'	do do			40,000 00			
Nichol	do do			10,000 00			
Wallace	do do			35,000 00			
Minto	do do			65,000 00			
Bruce	do do			278,000 00			
Howick	do do			20,000 00			
Listowell	do do			15,000 00			
Grey	do do			35,000 00			
Elma	do do			30,000 00			
Morris	do do			30,000 00			
W. Wawanosh	do do			18,000 00			
Ashfield	do do			10,000 00			
Turnberry	do do			28,000 00			
Kincardine	do do			8,000 00			
					682,000 00		
Ville de Whitby	Whitby, Port-Perry et Lindsay			70,000 00		10,000 00	
Township de Whitby	do do			15,000 00			
do Reach	do do			30,000 00			
do Scugog	do do			2,000 00			
Comté de Victoria	do do			85,000 00			
Village de Port-Perry	do do			20,000 00			
Brown & Patterson, Manufacturing Co	do do			91 93	222,094 93		10,000 00
					7,578,244 37		592,500 00

QUÉBEC.							
Comté de Compton	International					225,000 00	225,000 00
Saint-Pie	Lac Champlain et Saint-Laurent					20,000 00	
L'Ange-Gardien	do do					10,000 00	
Saint-Paul	do do					6,000 00	
Non-mentionnée	do do					15,000 00	51,000 00
Saint-Lin	Laurentides					30,000 00	
Sainte-Anne	do					25,000 00	
Laplaine	do			3,000 00	3,000 00		55,000 00
Ville de Lévis	Lévis et Kennebec					50,000 00	
Paroisse de Saint-Anselme	do					12,000 00	62,000 00
Ascot	Vallée du Massawippi					40,000 00	
Hatley	do					25,000 00	65,000 00
Township de Melbourne et Brompton Gore	Missisquoi et vallée de R. Noire					25,000 00	
Township d'Ely	do do					20,000 00	
do Stukeley Nord	do do					20,000 00	
do Bolton	do do					20,000 00	85,000 00
Canton de Chambly	Montréal, Portland et Boston					15,000 00	
Bassin do	do do					10,000 00	25,000 00
Cité de Québec	Québec et lac Saint-Jean					100,000 00	100,000 00
Saint-Gabriel, Valcatier, Sainte-Catherine et Saint-Raymond	do do			7,000 00	7,000 00		
Paroisse de Sherbrooke	Québec Central			50,000 00			
do Dudswell	do			25,000 00			
do Weedon	do			25,000 00			
Comté de Mégantic	do						
Township de Garthby	do			3,000 00			
Cité de Montréal	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, embranchement Est et Ouest			1,000,000 00	103,000 00		
Cité de Québec	do do			1,000,000 00			
do Trois-Rivières	do do			100,000 00			
Comté d'Ottawa	do do			200,000 00			
Saint-Sauveur-de-Québec	do do			25,000 00			
Côte Saint-Louis	do do			25,000 00			
Village de Sainte-Thérèse	do do			12,000 00			
Paroisse de do	do do			12,000 00			
do Saint-Jérome	do do			10,000 00			
	A reporter			2,384,000 00	113,000 00		668,000 00

No. 11.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les municipalités, etc.—*Suite.*

Municipalités.	Nom du chemin de fer.	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscription d'actions ou de bons.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
QUEBEC—*Fin.*	Report			2,384,000 00	113,000 00		668,000 00
Village de Saint-Jérome	Québec, Montréal, Ottawa et Occidental, embran. Est et Ouest			15,000 00			
Sainte-Scholastique	do do			10,000 00			
Saint-André	do do			25,000 00			
Saint-Jérusalem-d'Argenteuil	do do			25,000 00			
					2,459,000 00		
L'Avenir	Sud-Est			6,000 00			
Comté de Brome	do					50,000 00	
Township de Brome	do					50,000 00	
do Sutton	do					63,000 00	
do Potton	do					25,000 00	
do Farnham	do					20,000 00	
do Durham	do					20,000 00	
Village de Farnham-Ouest	do					5,000 00	
do do Est	do					5,000 00	
do Waterloo	do					30,000 00	
do Drummondville	do					15,000 00	
Comté de Drummond	do					90,000 00	
Township de Wickham	do					10,000 00	
do Saint-Germain	do					15,000 00	
do Sorel	do					40,000 00	
Village d'Actonvale	do					15,000 00	
do Roxton Falls	do					15,000 00	
Township de Roxton	do					20,000 00	
do Shefford	do					50,000 00	
do Wickham-Ouest	do					10,000 00	
					6,000 00		548,000 00
Municipalité de Magog	Waterloo et Magog	15,000 00	15,000 00				
Cité de Sherbrooke	do						
			15,000 00				
					2,553,000 00		1,216,000 00

NOUVEAU-BRUNSWICK.							
Hillsboro', Hopewell et paroisse de Harvey	Albert			40,000 00			
Coverdale, Hillsboro, Hopewell et paroisse de Harvey	do			30,000 00			
					70,000 00		
Cité de Frédéricton	Frédéricton			50,000 00			
Comté d'York	do			30,000 00			
					80,000 00		
Paroisse de Saint-George	Grand Southern	2,250 00					
do Pennfield	do	500 00					
Lepréau	do	250 00					
			3,000 00				
Ville de Fort-Fairfield	Nouveau-Brunswick			12,000 00			
do Lynden	do			11,000 00			
					23,000 00		
Cité de Calais	Nouveau-Brunswick et Canada			12,000 00			
do Houlton	do do			22,000 00			
do St. Stephen	do do			13,000 00			
					47,000 00		
Paroisse d'Elgin	Petitcodiac et Elgin			13,000 00			
					13,000 00		
Cité de Saint-Jean	Saint-Jean et Maine					60,000 00	
							60,000 00
NOUVELLE-ECOSSE.			3,000 00		233,000 00		60,000 00
Township d'Yarmouth	Comtés de l'Ouest			100,000 00			
Comtés	do			175,000 00			
					275,000 00		
					275,000 00		

No. 11.—ETAT indiquant les subventions accordées aux chemins de fer par les gouvernements et les municipalités, etc.—*Suite.*

SOMMAIRE.

—	Emprunt.	Total.	Boni.	Total.	Souscriptions d'actions ou bons.	Total.	Grands totaux.	
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gouvernements.								
Gouvernement fédéral	15,142,633 33		99,102,532 11				114,245,165 44	
" de l'Ontario			4,071,037 02				4,071,037 02	
" de Québec			13,333,482 27				13,333,482 27	
" du Nouv.-Brunswick			3,008,000 00		300,000 00		3,308,000 00	
" de la Nouv.-Ecosse			1,844,840 00			300,000 00	1,844,840 00	
		15,142,633 33		121,359,891 40				136,802,524 73
Municipalités, etc.								
Ontario			7,578,244 37		592,500 00		8,170,744 37	
Québec	15,000 00		2,553,000 00		1,216,000 00		3,784,000 00	
Nouvelle-Ecosse			275,000 00				275,000 00	
Nouveau-Brunswick	3,000 00		233,000 00		60,000 00		296,000 00	
		18,000 00		10,639,244 37		1,868,500 00		12,525,744 37
		15,160,633 33		131,999,135 77		2,168,500 00		149,328,269 10

CANADA

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE 1879-1880

CONCERNANT LES CONSTRUCTIONS SOUS SON CONTROLE

SOUMIS EN CONFORMITÉ DE L'ACTE 31 VIC., CHAP. 12, SEC. 19, TEL QUE MODIFIE PAR L'ACTE 42 VIC., CHAP. 7.

IMPRIME PAR ORDRE DE LA CHAMBRE DES COMMUNES

OTTAWA
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1881

TABLE DES MATIÈRES.

PAGE

INTRODUCTION xiii

TRAVAUX PUBLICS DU CANADA xiii

EDIFICES PUBLICS :—

LUNENBURG—Hôpital de la marine xiv

DORCHESTER—Pénitencier xiv

SAINT-JEAN—Caisses d'épargnes xiv

" Douane xiv

" Bureau de poste xiv

FRÉDÉRICTON—Bureau de poste xv

GROSSE-ILE—Station de la Quarantaine xv

CITÉ DE QUÉBEC—Fortifications et améliorations dites Dufferin xv
" Prolongement du boulevard Durham xv
" Citadelle xv
" Hôpital de la marine xv

MONTRÉAL—Entrepôt de vérification xvi

SAINT-JEAN, SUR LE RICHELIEU—Douane, bureau de poste, etc xvi

SAINT-VINCENT-DE-PAUL—Pénitencier xvi

OTTAWA—Terrains du parlement xvi
" Edifices du parlement xvi
" Edifices départementaux xvii
" Rideau Hall xvii
" Musée géologique xvii
" Salle d'exercice xvii
" Bureau de poste xviii

KINGSTON—Collége militaire et fortifications xviii
" Pénitencier xviii

TORONTO—Bureau de poste xviii
" Entrepôt de vérification xviii

BRANTFORD—Bureau de poste, de la douane et des poids et mesures xviii

WINDSOR— do do do xix

WINNIPEG—Hôpital des immigrants xix
" Résidence du lieutenant-gouverneur xix

MONTAGNE-DE-PIERRE—Pénitencier xix

BATTLEFORD—Edifices publics xix

VICTORIA—Bureau de poste xix

HAVRES ET RIVIÈRES:—

NOUVELLE-ECOSSE:

PAGE

Baie des Vaches xx
Petite Baie Glacée xxvii
Lingan ..... xx–xxxii
Ingonish Sud .....
Canal Saint-Pierre (dragage) .....
Petit de Grat xx
Arichat Ouest xx
Ragged Pond xx
Parrsboro' ou rivière de l'Ile à la Perdrix xx
Windsor xxi
Port Medway xxi
Rivière Annapolis xxi
Digby xxi
Anse à la Truite ou Centreville xxi
Cranberry Head xxi
Débarcadère de Pictou (dragage) xxvii
Quais des Houillères de Vale (dragage) xxvii
Wallace xxvii
Rivière Jean xxvii

NOUVEAU-BRUNSWICK:

Pointe-du-Chêne xxii
Richibouctou xxii
Miramichi xxvii
Havre de Saint-Jean ..... xxii–xxvii
Oromocto ..... xxii–xxvii
Rivière Saint-Jean xxii

ILE DU PRINCE-EDOUARD:

Anse de Campbell xxii
Baie de Colville xxiii
New London xxiii
Malpèque xxiii
Tignish xxiii
Crapaud xxvii
Pownal xxvii

QUÉBEC:

Rivière-du-Loup (en bas) ..... xxiii–xxvii
Rivière Ouelle xxiii
Saint-Jean-Port-Joli xxiv
L'Islet xxiv
Saint-Thomas, Montmagny xxiv
Berthier (en bas) xxiv
Saint-Laurent, Ile d'Orléans xxiv
Sainte-Famille " xxiv
Anse Saint-Jean xxiv
Baie Saint-Paul xxiv
Eboulements xxiv
Malbaie xxiv

PAGE

QUÉBEC—*Fin.*

Rivière du Saguenay xxvii
" L'Assomption xxviii
" Richelieu xxviii
" à la Graisse (Rigaud) xxviii
" Saint-Placide xxviii
" du Nord xxviii

ONTARIO.

Pictou xxv
Belleville xxv
Trenton v
Toronto xxv
Rivière de la Thames xxv
Bayfield xxviii
Goderich ..... xxv–xxviii
Kincardine xxv
Owen-Sound xxv
Meaford ..... xxvi–xxviii
Collingwood xxvi
Pénétancouchine ..... xxvi–xxviii
Rapides Neebish xxvi

MANITOBA:

Rivière Assiniboine xxviii
" Saskatchewan xxix

COLOMBIE-BRITANNIQUE:

Havre de Victoria xxix
Bas de la rivière Fraser xxix
Haut de la rivière Fraser xxix

ARPENTAGES xxvi

OUTILLAGE DE DRAGUEURS ..... xxvi–xxvii

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Observations générales xxix
Rivière du Saguenay xxix
" Saint-Maurice xxx
" Ottawa et ses tributaires xxx
" Trent " xxxvii

SERVICE DES TÉLÉGRAPHES ET DES SIGNAUX.

Baie de Fundy xli
Littoral de l'Atlantique xl
Golfe Saint-Laurent xl
Rive nord du Saint-Laurent xl
Colombie-Britannique xl
Service télégraphique se rattachant aux pêcheries xli
Sémaphore xli

CHEMINS:

Chemin de Témiscouata xli

PAGE

TERRAINS ET BAUX..... xli

ARBITRAGES..... xlii

FLEUVE SAINT-LAURENT—AMÉLIORATIONS:

Bassin de carénage..... xli
Améliorations au havre de Québec..... xliii
Enlèvement d'ancres et chaînes dans le havre de Québec..... xliv
Approfondissement du chenal entre Québec et Montréal xliv

NAVIGATION SUR LE FLEUVE SAINT-LAURENT.

Mémoire de propriétaires de navires et autres en faveur de rendre libre la navigation sur le Saint-Laurent..... xlv
Données et statistique à ce sujet..... xlv–xlvi

Ouverture et fermeture de la navigation dans les havres du Canada—et statistique des navires fréquentant ces havres..... xlvi

TABLE DES ANNEXES.

PAGE

Annexe N° 1. Etat de la dépense pendant l'exercice 3

" 2. Tableau des distances 9

" 3. Rapport sur les édifices publics, par Thomas S. Scott, architecte en chef 13

" 4. Rapport sur le système de ventilation, etc., édifices publics, par J. R. Arnoldi, ingénieur-mécanicien 20

" 5. Rapport sur les havres et rivières, dragage et explorations, par H. F. Perley, ingénieur en chef 22

" 6. Extrait du rapport de E. H. Parent, sur le dragage de la rivière Richelieu et sur la mise en position des bouées dans le lac Saint-Louis, etc 53

" 7. Memorandum sur le dragage fait à Saint-Placide, rivière Ottawa, par H. F. Perley, ingénieur en chef 55

" 8. Rapport sur le dragage projeté de la rivière Saguenay, en aval de Chicoutimi, par G. F. Baillairgé, I.C. 56

" 9. Rapport concernant les améliorations de la rivière Saguenay, en aval de Chicoutimi, par J. Rosa, ingénieur-contrôleur 58

" 10. Rapports sur la rivière Assiniboine, par H. F. Perley, ingénieur en chef, et Wm. Henderson 59

" 11. Rapport sur la rivière Assiniboine, par J. P. M. Lecourt 63

" 12. Rapport sur la rivière Saskatchewan, par H. F. Perley 65

" 13. Rapport sur le dragage du havre de Victoria, C.B., par B. W. Pearse 67

" 14. Rapport sur le dragage de la rivière Fraser, C.B., par l'honorable J. W. Trutch 71

" 15. Rapport sur les améliorations de Cottonwood Canyon, rivière Fraser, par B. W. Pearse, G. B. Wright et H. F. Perley 73

" 16. Rapport sur les glissoires, estacades, etc., rivière Saguenay, par D. Boulanger, surintendant 80

" 17. Rapport sur les glissoires, estacades, etc., rivière Saint-Maurice, par Charles Lajoie, surintendant 82

" 18. Rapport sur les travaux de la rivière Ottawa, par G. P. Brophy, surintendant 87

" 19. Rapport sur les glissoires et estacades, district de Newcastle, par T. D. Belcher 92

" 20. Rapport sur les services des télégraphes et des signaux, par F. N. Gisborne, surintendant 96

" 21. Rapport sur les services des télégraphes et des signaux, par F. N. Gisborne, surintendant 98

PAGE

Annexe N° 22. Etat concernant les côtes à pêcheries, stations de pêche, etc., dans la province de Québec, par l'hon. P. Fortin 100

" 23. Projet de code pour bulletins de pêche en rapport avec le télégraphe des côtes du golfe et le bas du fleuve Saint-Laurent, par l'hon. P. Fortin..... 104

" 24. Avantages du service télégraphique pour les pêcheries de la Norvége, par l'hon. P. Fortin..... 110

" 25. Rapport sur le chemin de chemin de Témiscouata, par H. F. Perley, ingénieur en chef, et Elzéar Marquis 112

" 26. Propriétés achetées par le département durant l'exercice..... 114

" 27. Liste des réclamations déférées aux arbitres officiels..... 115

" 28. Rapport des commissaires du havre de Québec, sur les amélioration de la rivière Saint-Charles et du bassin de radoub à Lévis. 117

" 29. Rapport des opérations du bateau de levage, havre de Québec, par les commissaires du havre de Québec 127

" 30. Rapport sur l'approfondissement du chenal entre Québec et Montréal 132

" 31. Requête des propriétaires de navires, marchands et autres, en faveur du développement du commerce *viâ* le Saint-Laurent, etc. 135

" 32. Chambre de commerce de Québec—données relatives aux droits de port, etc., à Philadelphie, Baltimore, Boston et Québec. 149

" 33. Commissaires du havre de Montréal—Frais comparatifs de transport, péages, droits de havre et de tonnage, frais de pilotage, etc., à New-York, Philadelphie, Boston, Baltimore et Montréal. 153

" 34. Chambre de commerce de Montréal et association de la Halle au Blé de Montréal—droits de havre et frais de transit à Montréal et dans les ports de l'Atlantique 167

" 35. Mémoire présenté par les commissaires du havre de Montréal, au sujet de la nécessité de réduire leur tarif, et suggérant que le gouvernement devrait considérer les améliorations du chenal entre Montréal et Québec comme travaux publics..... 203

" 36. Mémoire des commissaires du havre de Montréal, priant le gouvernement de se charger de la dette encourue pour les améliorations du chenal entre Montréal et Québec..... 206

" Date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, etc., préparé par le département..... 209

PROVINCES DE LA NOUVELLE-ECOSSE, DU NOUVELLE-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

" 38. Date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation dans les provinces maritimes, par I. E. Boyd..... 211

PROVINCE DE QUÉBEC.

PAGE

Annexe N° 39. Date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, etc.

Havre de Chicoutimi. 214

" 40. " " " " Eboulements..... 215

" 41. " " " " Baie Saint-Paul 216

" 42. " " " " Québec..... 217

" 43. " " " " Berthier (en haut).. 222

" 44. " " " " Montréal..... 224

" 45. " " " " Coteau-Landing..... 228

" 46. " " " " New-Carlisle..... 229

" 47. " " " " Carleton 231

" 48. " " " " Matane 233

" 49. " " " " Rimouski..... 234

" 50. " " " " L'Islet..... 236

PROVINCE DE L'ONTARIO.

Annexe N° 51. Date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, etc.

Napanee 237

" 52, " " " " Trenton..... 238

" 53. " " " " Shannonville 239

" 54. " " " " Belleville..... 240

" 55. " " " " Cobourg..... 242

" 56. " " " " Port-Hope..... 243

" 57. " " " " Newcastle..... 244

" 58. " " " " Port-Darlington 245

" 59. " " " " Toronto..... 246

" 60. " " " " Oakville 247

" 61. " " " " Port-Stanley..... 248

" 62. " " " " Port-Dover 249

" 63. " " " " Port-Burwell 250

" 64. " " " " Morpeth 252

" 65. " " " " Kingsville..... 253

" 66. " " " " Sarnia 254

PAGE

Annexe N° 67. Date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, etc. Bayfield 256

" 68. " " " " Goderich 257

" 69. " " " " Port-Albert 258

" 70. " " " " Inverhuron 259

" 71. " " " " Kincardine..... 260

" 72. " " " " Southampton..... 261

" 73. " " " " Owen-Sound..... 267

" 74. " " " " Meaford 268

" 75. " " " " Presqu'Ile (Baie Geo.) 270

" 76. " " " " Collingwood..... 271

PROVINCE DU MANITOBA.

Annexe N° 77. Date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, etc. Winnipeg (Manit.)... 274

" 78. Liste des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs en chef, et architectes en chef, 1867 à 1880..... 275

CANADA.

RAPPORT ANNUEL

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS

POUR

L'EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1880.

A Son Excellence le Très Honorable sir John Douglas Sutherland Campbell, marquis de Lorne, l'un des membres du très honorable Conseil Privé de Sa Majesté, chevalier du Très-ancien et Très-noble ordre du Chardon, et chevalier Grand-Croix de l'Ordre Très distingué de Saint-Michel et Saint-George, gouverneur général et vice-amiral du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE :

J'ai l'honneur de soumettre le rapport annuel du ministère des travaux publics pour l'exercice 1879-80.

L'arrêté du conseil du 19 mai 1879, publié à la page 1,496 de la *Gazette du Canada*, fixait le 20 mai comme la date de la mise en vigueur de l'acte 42 Vict., chap. 7, divisant le ministère jusqu'alors connu sous le nom de ministère des travaux publics, en deux départements sous la présidence de deux ministres nommés, l'un, ministre des chemins de fer et des canaux, et l'autre, ministre des travaux publics.

Le personnel des officiers et employés du ministère des Travaux publics le 20 mai, continua jusqu'au 1er octobre suivant, sous la direction des ministres, à administrer en commun les affaires des deux départements des chemins de fer et des canaux, et des travaux publics.

Le 1er octobre, un arrêté du conseil rendu sur la recommandation collective des deux ministres, divisa le personnel entre les deux départements, et le ministère actuel des travaux pnblics fut de suite réorganisé pour administrer les affaires des travaux publics mis sous son contrôle en vertu de l'acte précité, 42 Vic., ch. 7.

Les constructions et travaux sous le contrôle du ministère, sont :—

LES ÉDIFICES PUBLICS.

LES HAVRES ET JETÉES.

LE DRAGAGE.

LES GLISSOIRES ET ESTACADES.

LES TÉLÉGRAPHES.

LES ÉDIFICES PUBLICS.

NOUVELLE-ÉCOSSE.

HÔPITAL DE LA MARINE À LUNENBURG.

L'entreprise de la construction de cet édifice est presque terminée, et des arrangements ont été faits pour clôturer le lot, pour la disposition des terrains, pour le mobilier, etc. (Annexe 3, p. 18.)

NOUVEAU-BRUNSWICK.

DORCHESTER.

PÉNITENCIER GÉNÉRAL DES PROVINCES MARITIMES.

L'entreprise d'une partie de l'appareil de chauffage à la vapeur a été adjugée au MM. Wisdom et Fish, et les travaux sont maintenant faits.

On fait des préparatifs pour donner à l'entreprise la construction de maisons à demi-détachées pour les bureaux, pour une boulangerie, un hôpital, une buanderie, des ateliers, une glacière et une serre pour les légumes.

On a aussi fait des arrangements pour entourer d'une clôture de pieux une partie des terrains, et pour fournir au pénitencier l'eau d'une source située à environ 1¼ mille de l'édifice. (Annexe 3, p. 17.)

SAINT-JEAN, N.B.

CAISSE D'EPARGNES.

La construction de cet édifice a été terminée et on l'a convenablement emménagé. Des murs d'enceinte, et des sentiers pour les piétons ont été construits, et la partie inoccupée du lot a été nivelée. La construction d'une porte de voûte spéciale a été donnée à l'entreprise. Cet édifice est maintenant occupé. (Annexe 3, p. 17, Annexe 4, P. 21.)

BUREAU DE DOUANE.

La construction de cet édifice avance rapidement et sera terminée bientôt.

Des préparatifs ont été faits pour donner à l'entreprise les travaux de l'installation intérieure et de l'appareil de chauffage. (Annexe 3, p. 17.)

BUREAU DE POSTE.

Les travaux n'ont pas été poussés aussi rapidement qu'on l'espérait, mais on espère que l'édifice pourra être occupé au commencement de l'année prochaine. (Annexe 3, p. 18.)

FRÉDÉRICTON.

BUREAU DE POSTE.

Cet édifice est situé au coin des rues Queen et Carleton, et se compose d'un sous-sol, d'un rez-de-chaussée, d'un premier et d'un second étages. L'entreprise originaire a été terminée.

Le sous-sol et le rez-de-chaussée étaient les seules parties qu'il fallait terminer en vertu de ce contrat.

On a fait des préparatifs pour l'installation du bureau de poste proprement dit, et pour l'achèvement de la partie supérieure de l'édifice, qui sera occupée par les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur. Des soumissions seront demandées pour ces ouvrages. (Annexe 3, p. 18.)

PROVINCE DE QUÉBEC

QUARANTAINE DE LA GROSSE ILE.

Les plans et devis d'un hôpital pouvant loger quatre-vingts malades ont été dressés. La construction sera donnée à l'entreprise. (Annexe 3. p. 17.)

VILLE DE QUBÉEC.

FORTIFICATIONS ET AMÉLIORATIONS DITES DUFFERIN.

Les travaux d'embellissement des portes "Kent" et "Saint-Louis" ont été continués, et l'on espère qu'ils seront bientôt terminés. (Annexe 3, p. 16.)

Les murs de fortification ont été divisés en trois sections en vue des réparations considérables qu'ils nécessiteront. La première section comprend la partie qui s'étend vers le sud à partir de la Porte Saint-Louis et dans son voisinage immédiat. La seconde comprend la partie qui s'étend vers le nord à partir de la porte Saint-Louis t entre les portes Saint-Louis et Kent. La troisième section comprend la partie qui se trouve en bas de la porte Saint-Jean, dans une direction nord à partir de la porte Saint-Jean, et vers le bastion des Casernes. Les travaux compris dans ces trois sections sont en voie d'exécution. (Annexe 3, page 16.)

PROLONGEMENT DU BOULEVARD DURHAM.

Dans le cours de l'exercice on a travaillé au prolongement du boulevard Durham, et les travaux se continuaient le 30 juin dernier. (Annexe 3, page 16.)

CITADELLE.

Le logement des officiers a été nettoyé et réparé. On a aussi fait quelques changements et le mobilier a été en partie renouvelé. Une partie des magasins avoisinant le bastion du Cap Diamant a été convertie en écuries. (Annexe 3, page 16.)

HOPITAL DE LA MARINE.

Le système de drainage a été amélioré. (Annexe 3, page 16.)

MONTRÉAL.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

Cet édifice a été pourvu d'une presse hydraulique, et l'on a fait les installations nécessaires, et des changements à l'ascenseur, l'appareil à gaz et autres services. (Annexe 3, page 16. Annexe 4, page 20.)

SAINT-JEAN, SUR LE RICHELIEU.

Cet édifice, qui servira aux bureaux de la poste, de la douane et du canal, a été terminé ; l'aménagement intérieur complété, et la propriété entourée d'une clôture. (Annexe 3, page 18.)

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT DE PAUL.

Le dortoir de l'est ou aile des cellules a été terminé ; et les travaux pour le dortoir de l'ouest sont en voie d'exécution. La chapelle catholique a été agrandie au moyen d'une rallonge de 83 pieds sur 40. (Annexe 3, page 16.)

PROVINCE DE L'ONTARIO.

OTTAWA.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Ces terrains ont été tenus en bon état. (Annexe 3, page 13.)

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

On a fait des préparatifs pour changer et agrandir la tribune des journalistes dans la Chambre des communes. Des dommages considérables ont été causés à la toiture et au plafond de la Chambre par un commencement d'incendie en octobre dernier. Ces dommages ont été réparés, et en même temps on a pris occasion de faire des changements au plafond, dans le but d'améliorer l'éclairage de la Chambre.

Des changements considérables ont aussi été faits pour la ventilation de la Chambre des communes. (Annexe 3, page 13. Annexe 4, page 20.)

EDIFICES DÉPARTEMENTAUX.

ÉDIFICE DE L'OUEST.

On a aménagé trois chambres en bureaux, et une autre chambre à l'épreuve du feu, dans la partie inachevée du sous-sol occupée par le ministère des postes. On demandera des soumissions pour ces travaux.

Un ascenseur hydraulique a été construit et se trouve maintenant en service. (Annexe 3, page 13.)

EDIFICE DE L'EST.

On a fait des préparatifs pour construire une autre voûte pour le ministère des finances, celle qui existe actuellement se trouvant insuffisante. (Annexe 3, page 14.)

Des changements et des additions ont été faits dans cette partie de l'attique, qu'occupent aujourd'hui les employés et commis des terres fédérales, de la division des assurances, du ministère des finances, et de la division des affaires des sauvages. (Annexe 3, page 15. Annexe 4, page 20.)

RIDEAU HALL.

On a agrandi la buanderie au moyen d'un appentis de 22 pieds sur 10. On a construit un vestiaire temporaire qui, divisé en sections, peut s'enlever et se replacer lorsqu'on en a besoin.

On s'est occupé du système de drainage. On a construit un nouveau rond à patiner auquel se trouve joint une maison en tronc d'herbes. (Annexe 3, page 14; annexe 4, page 20.)

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

On a acheté, dans le but d'y installer le musée géologique, l'édifice connu sous le nom d'Hôtel Clarendon, situé au coin nord-est des rues Sussex et George dans cette ville. Les plans et devis des changements nécessaires pour l'usage projeté ont été dressés et des soumissions demandées. L'édifice aura une façade de 63 pieds sur la rue Sussex et de 156 pieds sur la rue George. (Annexe 3, page 14.)

SALLE D'EXERCICE.

Le contrat pour la construction de cet édifice a été rempli. Il est situé sur la partie est du square Cartier.

L'édifice se compose d'une grande salle de 75 pieds de large sur 178 de longueur, de 32 pieds de hauteur entre le plancher et la maîtresse poutre et de 50 entre le sommet et le plancher. Sur trois côtés et ouvrant sur cette salle sont les chambres pour la batterie de campagne, la cavalerie, l'artillerie de place, les gardes à pied, les carabiniers, les bureaux régimentaires et les magasins. Sur le plancher supérieur sont les salles des musiques, de réception et des magasins.

Les plans et devis pour l'aménagement des salles d'armes, des musiques, etc., ont été dressés et des soumissions seront demandées pour leur exécution. (Annexe 3, page 14.)

BUREAU DE POSTE, ETC.

Le nouveau système de livrer à domicile les matières postales a permis de se dispenser d'un grand nombre de boîtes aux lettres fermant à clef, qu'on avait placées dans ce bureau. Les boîtes qui sont inutiles pourront être utilisées dans les bureaux de poste en voie de construction, et l'espace qu'elles occupaient ici a été utilisé dans un autre but. Un bureau pour le vendeur des timbres-poste a été aménagé dans le corridor public. (Annexe 3, page 14.)

KINGSTON.

COLLÈGE MILITAIRE ET FORTIFICATIONS.

On a fait des réparations ordinaires au collège et aux fortifications. (Annexe 3, page 15.)

PÉNITENCIER.

La bâtiment qui servait autrefois d'atelier a été réparé. Une moitié a été convertie en cellules pour les détenus aliénés, et l'autre moitié en salles de récréation, etc. L'emploi de cet atelier pour cette fin est devenu nécessaire à cause du transfert de l'asile de Rockwood au gouvernement de l'Ontario. Les changements ont été faits par les détenus, sous la direction du ministère. (Annexe 3, page 15.)

TORONTO.

BUREAU DE POSTE.

On a changé l'installation intérieure du rez-de-chaussée de manière à agrandir le corridor public, et l'on a fait d'autres améliorations. (Annexe 3, page 15.)

ENTREPÔT DE VÉRIFICATION.

Une entrée additionnelle a été faite, et des changements ont été apportés dans la division intérieure. Annexe 3, page 15.)

BRANFTFORD.

Le contrat pour la construction d'un nouvel hôtel pour la poste, la douane et le revenu de l'intérieur a été terminé. L'édifice est situé à l'angle des rues George et Dalhousie, et mesure 62 pieds sur la rue George et 53 sur la rue Dalhousie.

L'entrepôt de vérification et le bureau des poids et mesures occupent un bâtiment séparé, d'un seul étage, mesurant 24 pieds sur 65. Les contrats ont été passés pour les installations intérieures et pour l'appareil de chauffage. Les travaux progressent. On espère que l'édifice pourra être occupé bientôt. (Annexe 3, page 15.)

WINDSOR.

L'édifice servant d'hôtel des postes, de bureaux de la douane, et du revenu de l'intérieur a été terminé. Il fait face aux rues Ouellette et Pitt; les murs extérieurs sont en pierre, à l'exception du mur de l'est et du fond de l'entrepôt de vérification, qui sont en briques. Il aura deux étages, surmontés d'un toit mansard. Des plans ont été dressés pour l'aménagement intérieur de l'édifice. (Annexe 3. page 15.)

MANITOBA.

HOPITAL.

On a préparé les plans pour la construction d'un hôpital pour les immigrants dans le voisinage immédiat de la cité de Winnipeg. Cette construction sera érigée sur la ligne du chemin de fer canadien du Pacifique. (Annexe 3, page 19.)

ÉDIFICES DU PARLEMENT ET RÉSIDENCE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

Des esquisses de ces édifices ont été faites. (Annexe 3, page 18.)

PÉNITENCIER DU MANITOBA, MONTAGNE-DE-PIERRE.

Des plans et devis ont été dressés durant l'année pour la construction des dépendances, des clôtures et pour l'ameublement des bureaux. Les travaux seront exécutés par les détenus. On a fourni le bois et les matériaux nécessaires aux réparations et aux autres services, et en attendant l'installation de l'appareil de chauffage on a fourni les poêles et les accessoires nécessaires. (Annexe 3, page 18.)

TERRITOIRES DU NORD-OUEST.

BATTLEFORD.

Comme le bois qui a servi à la construction de ces édifices n'avait pas été convenablement séché avant d'être employé, ils ont dû subir des réparations qui ont été en partie faites durant l'exercice.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

BUREAU DE POSTE, VICTORIA.

Le mur de façade de cet édifice ayant été bâti en pierre de mauvaise qualité on a jugé à propos de le démolir et de le reconstruire d'une manière plus solide. On a aussi fait des changements dans la distribution des bureaux. (Annexe 3, page 19.)

HAVRES ET RIVIÈRES.

NOUVELLE ECOSSE.

BAIE DES VACHES.

Dans le comté du Cap-Breton, N.-E., à 20 milles à l'est du Port de Sydney.

Le crédit a été dépensé pour la construction d'une certaine longueur pour boucher une ouverture du côté de la mer, à l'extrémité extérieure, et pour réparer les dommages éprouvés dans l'hiver de 1878-79.

Le 20 novembre 1879, le brise-lames a été de nouveau sérieusement endommagé. (Annexe 5, p. 23.)

LINGAN.

Dans le comté du Cap-Breton, à environ 12 milles au sud-est du Port de Sydney.

Le chenal à l'entrée du havre a été redressé et creusé. (Annexe 5, pp. 23, 42, 48.)

INGONISH-SUD.

Dans le comté de Victoria, C. B., N.-E., à 30 milles au sud du Cap Nord.

Un certain nombre de poteaux de défense emportés par la glace dans le printemps de 1879, ont été remplacés. (Annexe 5, p. 23.)

PETIT DE GRAT.

Ile Madame, comté de Richmond, N.-E.

On a ouvert un passage à travers la batture à la tête de l'anse du Petit de Grat pour permettre aux bateaux de pêche de se rendre sur les fonds de pêche de la Baie des Rochers. (Annexe 5, page 23.)

ARICHAT OUEST.

Ile Madame, comté de Richmond, N.-E.

Les travaux de fermeture du havre à son extrémité est. Commencés par le gouvernement local avant la confédération, ils ont été terminés par ce ministère. (Annexe 5, page 23.)

RAGGED POND.

Dans le comté de Guysboro, N.-E., sur le côté nord de la baie de Chedabouctou, est situé à 5¾ milles à l'est de l'entrée du havre de Guysboro.

Les travaux commencés en 1879, pour l'ouverture d'un chenal entre la baie et l'Etang et pour en protéger les côtés au moyen de caissons, ont été terminés et l'entrée approfondie. (Annexe 5, page 23.)

PARRSBORO OU RIVIÈRE DE L'ILE A LA PERDRIX.

Dans le comté de Cumberland, N.-E.

Le redressement du chenal de cette rivière a été commencé en mai 1879, et les travaux se sont continués jusqu'à la clôture de la navigation. Ils ont été repris de

bonne heure cette année, et se sont continués jusqu'au 17 juin, date à laquelle le crédit voté s'est trouvé épuisé, et les travaux ont été suspendus. Jusqu'à cette date on avait déplacé 10,220 verges cubes de vase, de sable et de sciure de bois. (Annexe 5, pp. 24 et 48.)

WINDSOR, N.-E.

Dans le comté de Hants, N.-E.

Un grand banc de vase s'étant formé contre le quai du chemin de fer à cet endroit et détruisant l'utilité de cette construction pour le chargement et le déchargement des navires, deux chalands appartenant à l'un des dragueurs du gouvernement, furent employés à enlever cet obstacle. Le 30 juin dernier, ils avaient déplacé 2,150 verges de tuf, de sable et de vase. (Annexe 5, pages 24 et 48.)

PORT MEDWAY.

Dans le comté de Queen, N.-E., sur le côté sud, à environ trois milles de l'entrée de la baie de Port Medway, sur l'Atlantique. Les caissons ont été remplis de ballast. (Annexe 5, page 24.)

RIVIÈRE ANNAPOLIS.

Cette rivière se jette dans le bassin Annapolis à son extrémité Est, et pendant les eaux hautes, elle est navigable jusqu'à Bridgetown, distance de 14 milles.

Un certain nombre de cailloux qui obstruaient le chenal en aval de Bridgetown ont été déplacés. (Annexe 5, page 24.)

DIGBY, N.-E.

La jetée de Digby est construite à l'extrémité ouest du bassin Annapolis et à trois milles de Digby Gut, qui sert d'entrée dans la Baie de Fundy.

La brèche faite dans cette jetée pendant une tempête en février 1879, a été réparée. (Annexe 5, page 24.)

ANSE A LA TRUITE OU CENTREVILLE.

Dans le comté de Digby, N.-E., sur la baie de Fundy, à environ 15 milles à l'ouest de Digby Gut.

Des réparations ont été faites au brise-lames de cet endroit, qui avait été très endommagé par une tempête en janvier 1879. (Annexe 5, page 24.)

CRANBERRY HEAD.

Dans le comté de Yarmouth, N.-E., à environ 6 milles au nord-ouest de Yarmouth.

Le brise-lames qui avait éprouvé quelques dommages pendant une tempête en août 1879, a été réparé. (Annexe 5, page 25.)

NOUVEAU BRUNSWICK.

POINTE DU CHÊNE.

Dans le comté de Westmoreland, N.-B., sur le détroit de Northumberland. Ce brise-lames a été complètement réparé et consolidé. Pendant une tempête en octobre 1879, la mer s'est élevée à sept pieds plus haut que les plus hautes marées de printemps connues jusqu'à cette époque, submergeant d'une extrémité à l'autre le brise-lames et le quai du chemin de fer qu'il protège. Après que la tempête se fut calmée, et que la marée se fut retirée, on a trouvé que 1,000 pieds environ de l'extrémité intérieure du quai du chemin de fer avaient été emportés sur une profondeur de deux pieds, tandis que l'extrémité extérieure protégée par le brise-lames n'avait éprouvé aucun dommage.

Un crédit a été voté pour la construction, durant l'exercice actuel, d'une longueur additionnelle de brise-lames. (Annexe 5, pp. 25, 46.)

RICHIBOUCTOU.

Sur le détroit de Northumberland, à 40 milles au nord de Shédiac.

On a protégé la batture de sable qui se trouve à l'extrémité du brise-lames dans le but d'empêcher la mer de faire une brèche et de détruire ainsi l'utilité du brise-lames. (Annexe 5, pp. 25 et 46.)

PORT DE SAINT-JEAN.

L'extrémité extérieure du brise-lames de la pointe au Nègre, qui a été endommagée dans une tempête en janvier 1879, a été consolidée et réparée, et une grande quantité de grosses pierres a été placée sur les talus. (Annexe 5, pp. 25, 42, 46.)

OROMOCTO.

On a donné à l'entreprise la construction d'une longueur additionnelle de 600 pieds de barrage de dérivation. Le 30 juin dernier, une moitié environ de cette construction était terminée. Annexe 5, pp. 25, 42, 46.)

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

Une grande quantité de cailloux et d'autres matériaux ont été enlevés du chenal de la rivière à Dibble's Bar et à d'autres endroits en aval de Woodstock, et aussi dans les rapides Rouges, et les Narrows sur la Tobique, en amont de son confluent avec la rivière Saint-Jean. (Annexe 5, p. 26-46.)

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ANSE CAMPBELL.

Dans le comté de King, I. P.-E., à environ 8 milles à l'ouest de la pointe Est. Le brise-lames de cet endroit a été construit en 1872 par le gouvernement local.

Quelques dommages faits dans une tempête, ont été réparés dans le cours de l'année pour une faible somme. (Annexe 5, p. 22.)

BAIE COLVILLE.

Dans le comté de King, I. P.-E., sur la côte Est, à 15 milles de la pointe Est de l'île.

L'extrémité extérieure du brise-lames de Souris, baie Colville, a été emportée en janvier 1878. Les travaux de reconstruction ont été commencés l'année dernière, et terminés en septembre dernier. (Annexe 5, p. 22.)

NEW LONDON.

Dans le comté de Queen, sur la côte nord, vers le centre de l'île.

La somme votée pour le dernier exercice a été dépensée, en vertu du contrat pour la construction d'une longueur additionnelle de brise-lames pour arrêter et faire accumuler le sable du côté nord, et pour y former une protection naturelle à l'entrée du havre. (Annexe 5, page 22.)

MALPÈQUE.

Dans le comté de Prince, I.P.E., baie de Malpèque, sur le côté nord de l'île, à 90 milles de la baie de l'Est, et à 40 milles du cap Ouest.

Le brise-lames de cet endroit a été terminé en 1878. Dans le cours de l'année, on a dépensé une faible somme pour réparer les dommages faits à l'extrémité intérieure, et pour empêcher la mer de se frayer un passage à travers les sables. (Annexe 5, page 12.)

TIGNISH.

Dans le comté de Prince, I.P.E.

On a exhaussé l'extrémité extérieure de la jetée sur le côté nord de l'entrée du havre. (Annexe 5, page 23.)

QUÉBEC.

RIVIÈRE-DU-LOUP (EN BAS).

Dans le comté de Témiscouata, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 108 milles à l'est de Québec.

Une partie de la jetée a été exhaussée, de nouvelles traverses posées et le chemin planchéié. Le 30 juin dernier on faisait creuser un mouillage pour les navires à l'ouest du quai. (Annexe 5, pp. 26-46.)

RIVIÈRE OUELLE.

Dans le comté de Kamouraska, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 75 milles à l'est de Québec.

Le chemin a été planchéié, une cale d'embarquement reconstruite, de nouveaux poteaux de défense et un nouveau revêtement en planches posés. (Annexe 5, page 26.)

SAINT-JEAN-PORT-JOLI.

Dans le comté de L'Islet, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 55¾ milles à l'est de Québec.

Le chemin sur la jetée a été planchéié, et l'espace entre les deux caissons extérieurs comblé au moyen d'ouvrages en bois. (Annexe 5, page 26.)

L'ISLET.

Dans le comté de L'Islet, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 46¾ de Québec.

On a renouvelé le plancher du chemin sur la jetée, et fait les réparations ordinaires. (Annexe 5, page 26.)

SAINT-THOMAS-DE-MONTMAGNY.

Dans le comté de Montmagny, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 30 milles à l'est de Québec.

Un caisson isolé ou quai de débarquement a été construit pendant l'exercice, sur le côté ouest du bassin, et une somme a été accordée pour relier dans le cours de cet exercice, le caisson à la rive. (Annexe 5, page 26.)

BERTHIER (EN BAS.)

Dans le comté de Montmagny, sur la rive sud du Saint-Laurent, à 24½ milles à l'est de Québec.

On a réparé la jetée et planchéié le chemin. (Annexe 5, page 26.)

SAINT-LAURENT.

Dans le comté de Montmorency, sur la rive sud de l'île d'Orléans.

On a renouvelé le plancher du chemin. (Annexe 5, page 26.)

SAINTE-FAMILLE.

Dans le comté de Montmorency, sur la rive sud de l'Ile d'Orléans, à 17 milles en aval de Québec.

On a prolongé la jetée de cet endroit, et l'on a obtenu une profondeur de 7 pieds d'eau à mi-marée. (Annexe 5, page 27.)

ANSE SAINT-JEAN.

Sur la rivière Saguenay, à mi-chemin entre Tadoussac et la baie des Ha! Ha! dans le comté de Chicoutimi.

Les constructions nécessaires pour relier la jetée à la rive au moyen de caissons détachés, ont été commencés, et se trouvaient en bonne voie le 30 juin dernier.

Les quais de la Baie Saint-Paul, des Eboulements et de la Malbaie, sur la rive nord du Saint-Laurent, dans le comté de Charlevoix, ont été réparés.

ONTARIO.

PICTOU.

Dans le comté de Prince-Edouard, sur la baie de Quinté, à 8 milles à l'est de Belleville. Le creusement du côté est du bassin a été terminé le 7 août 1879. (Annexe 5, page 27.)

BELLEVILLE.

Dans la division ouest du comté de Hastings, sur la baie de Quinté, à 48 milles à l'ouest de Kingston.

Un chenal de 60 pieds de largeur sur 10 pieds de profondeur, a été creusé depuis le moulin Flint, jusqu'à l'extrémité extérieure de l'île. (Annexe 5, page 27.)

TRENTON.

Dans la division ouest du comté de Hastings, à la tête de la baie de Quinté, à 12 milles à l'ouest de Belleville.

On a dragué un chenal de 10 pieds de profondeur à travers la batture qui se trouve dans la baie. (Annexe 5, page 27.)

TORONTO.

Les travaux de dragage faits à l'entreprise par MM. Hunter et Murray ont été terminés à la fin de novembre.

RIVIÈRE THAMES.

Un chenal de 11 pieds de profondeur a été creusé à travers la batture qui se trouve à l'embouchure de la rivière dans le lac Sainte-Claire. (Annexe 5, page 27.)

GODERICH.

Dans le comté de Huron-Centre, à l'embouchure de la rivière Maitland, sur la rive est du lac Huron, à 63 milles à l'est de Sarnia.

Au commencement de l'exercice on a creusé un chenal à travers une batture qui se trouve dans le lac directement en face de l'entrée du havre, mais le printemps dernier, on a vu que la batture s'était reformée, et il a fallu creuser de nouveau un chenal pour laisser entrer les navires d'un tirant d'eau ordinaire. (Annexe 5, page 27.)

KINCARDINE.

Dans la division sud du comté de Bruce, sur le lac Huron, à 31 milles de Goderich.

Le port a été dragué jusqu'à une profondeur de 14 pieds entre les quais et dans le assin. (Annexe 5, page 27.)

OWEN-SOUND.

Dans la division nord du comté de Grey, à l'embouchure de la rivière Garafraxa, et au terminus du chemin de fer Toronto, Grey et Bruce, sur la Baie Georgienne.

On a amélioré le chenal qui conduit dans ce port. (Annexe 5, page 27.)

MEAFORD.

Dans la division est du comté de Grey, sur la Baie Georgienne, 18 milles à l'ouest de Collingwood, et 20 milles à l'est de Owen-Sound.

Le chenal qui conduit dans le port intérieur a été approfondi, et l'on a obtenu par le dragage une profondeur de 12 pieds d'eau en dedans de la jetée de l'ouest. (Annexe 5, page 28.)

COLLINGWOOD.

Dans la division nord du comté de Simcoe, sur la baie Georgienne, le terminus nord du chemin de fer Northern, à Nottawasaga.

Le dragage du port fait à l'entreprise par M. Pearce, s'est continué jusqu'au 9 octobre 1879. Les travaux d'approfondissement de l'entrée du port ont été continués par M. Silcox en mai, et se poursuivaient le 30 juin. (Annexe 5, page 28.)

PENETANGUISHINE.

Dans la division nord du comté de Simcoe, entre Collingwood et les eaux de la Severn, sur la rive nord de la péninsule de l'est, baie Georgienne.

Les obstacles trouvés dans le chenal à la pointe occidentale, au sud du quai de la maison de réforme, et au nord des quais du village, ont été enlevés au moyen de la drague et l'on a obtenu une profondeur de 16 pieds d eau. (Annexe 5, page 28.)

RAPIDES NEEBISH.

Dans le comté d'Algoma, au pied du lac George, à 24 milles du Sault Sainte-Marie, et à mi-chemin entre les mines Bruce et le Sault. Le crédit a été dépensé pour continuer l'approfondissement du chenal. (Annexe 5, page 28.)

RELEVÉS.

Dans le cours de l'exercice, des relevés et examens ont été faits dans les ports et les rivières navigables en divers endroits dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick, de Québec et de l'Ontario, et à peu d'exceptions près, des plans, rapports et devis ont été faits. (Annexe 5, page 31.)

DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant :

DANS LES PROVINCES MARITIMES.

Le dragueur à godets *St. Lawrence.*
do *Canada.*
Le dragueur à cuiller *New Dominion* et 10 chalands.
do *Cape Breton,* 7 do
do *Prince Edward* 4 do
do *George McKenzie,* 3 do

DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC.

Le dragueur à cuiller, *Queen of Canada*, 2 chalands et 1 bateau de levage

DANS L'ONTARIO.

Le dragueur à cuiller *Challenge* et 3 chalands.

Le remorqueur *Trudeau.*

DANS LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Un dragueur à godets et 4 chalands.

Le remorqueur *Georgie*.

Les drageurs ont fait le service suivant durant l'exercice financier :

Le *St. Lawrence* a travaillé sur la batture du Fer à Cheval, à l'embouchure du Miramichi, N.-B. ; à Lingan, comté du Cap-Breton, N.-E. ; au terminus en eau profonde du chemin de fer Intercolonial à Saint-Jean, N.-B., et au havre de la Petite Baie Glacée, dans le comté du Cap-Breton, N.-E. ; la quantité totale de matières déplacées par ce dragueur dans le cours de l'exercice, s'est élevée à 43,875 verges cubes. (Annexe 5, pages 28 et 46.)

Le *Canada* travailla à Lingan, comté du Cap-Breton, N.E., au terminus du chemin de fer Intercolonial, à Pictou ; aux quais de la compagnie houillère de Vale, comté de Pictou, N.E., et à la Rivière-du-Loup (en bas). La quantité totale de matières déplacées se chiffre par 18,990 verges cubes. (Annexe 5, pages 29, 42.)

Le *New Dominion* travailla au terminus en eau profonde du chemin de fer Intercolonial, à Saint-Jean, N.B. ; sur les battures Oromocto, dans la rivière Saint-Jean, N.B.

Ce dragueur a déplacé durant l'exercice 31,565 verges cubes de matières. (Annexe 5, pages 29, 42, 46.)

Le *Cap Breton* fut envoyé à Wallace, comté de Cumberland, N.E., et à la rivière Jean, comté de Pictou, N.E. La quantité de matières déplacées à ces deux endroits s'élevait en tout à 53,820 verges cubes. (Annexe 5, pages 29, 42.)

Le *Prince Edward* fut occupé à Crapaud et à la baie Pownal, deux localités du comté de Queen, I.P.E. ; les matériaux déplacés à ces deux endroits forment un total de 36,390 verges cubes. (Annexe 5, pages 29, 42, 46.)

Le *George McKenzie*, en vertu d'arrangements pris avec le cessionnaire de l'entrepreneur de l'agrandissement du canal Saint Pierre, Cap-Breton, a travaillé dans ce canal, et a déplacé durant l'exercice 43,739 verges cubes d'argile excessivement dure et de pierre. On a reçu du cessionnaire la somme de $6,516.69, à compte des travaux faits par le dragueur, et pour le service du remorqueur. (Annexe 5, pages 30, 42.)

On a pris des mesures pour faire enlever les cailloux qui obstruent le chenal de la rivière Saguenay, en aval de Chicoutimi, dans le but d'obtenir une profondeur de 16 pieds et une largeur de 200 pieds à l'eau basse, afin de permettre aux navires tirant

de 12 à 15 pieds d'eau de passer à mi-marée. Le 30 juin dernier les travaux étaient en voie d'exécution. (Annexe 8, page 56. Annexe 9, page 58.)

Le dragueur N° 1, qui appartient au ministère des chemins de fer et des canaux, a été employé à l'approfondissement et à l'agrandissement du chenal de la rivière L'Assomption. Le même dragueur a fait quelques travaux dans la rivière Richelieu, entre les villages de Saint-Denis et Saint-Antoine, dans le but de faciliter l'accès des débarcadères à ces deux villages, en venant du chenal principal; il a aussi creusé les abords de Saint-Ours, en amont et en aval. (Annexe 6, page 53.)

Le dragueur *Queen of Canada* déjà nommé, a été occupé à approfondir les abords du quai principal des bateaux à vapeur, au village de Beauharnois, et aussi à Saint-Placide, dans le comté des Deux-Montagnes, pour creuser un chenal pour approcher du quai du bateau à vapeur, en venant du chenal principal dans la rivière des Outaouais, ce chenal d'approche ayant la forme d'un demi-cercle. (Annexe 5, page 36. Annexe 7, page 55.)

Le *Queen of Canada* fut transféré par le ministère des chemins de fer et des canaux, à celui des travaux publics, en mai dernier. Ce dragueur fut mis en service dans la "Rivière à la Graisse," (Rigaud) dans le comté de Vaudreuil, P. Q., continuant le creusement du chenal de cette rivière, commencé les années précédentes, et le 30 juin il avait déplacé 9,180 verges cubes de matières, ce qui donne, aux endroits terminés, une profondeur de 6 pieds à l'eau basse. (Annexe 6, pp. 30, 36.)

Une des griffes à machoires (*stone lifters*) appartenant à ce ministère a été employée à enlever les cailloux dans une partie du chenal principal de la rivière du Nord, dans le comté d'Argenteuil, P. Q., entre St. Andrews, et l'embouchure de la rivière.

Des bouées additionnelles ont été placées pour indiquer plus clairement le chenal dans les rapides de Lachine, dans le lac Saint-Louis, et dans le lac Saint-François, attendu qu'il avait été bien difficile de suivre le chenal à cause de la fumée des bois dans l'automne de 1879, et à cause des brouillards. (Annexe 6, page 53.)

Le *Challenge* a été occupé au dragage des ports de Goderich et de Bayfield, sur le lac Huron, et de ceux de Meaford et de Pénetancouchine, sur la baie Georgienne, déplaçant, durant l'exercice, 54,080 verges cubes de matières. (Annexe 5, pages 27, 30, 37.)

MANITOBA.

RIVIÈRES ASSINIBOINE.

Des travaux d'amélioration ont été exécutés dans la rivière Assiniboine, entre Winnipeg et Portage la Prairie, par l'enlèvement de cailloux et de troncs d'arbres, et la construction de digues latérales pour approfondir, redresser et élargir le chenal et obtenir une profondeur nécessaire à la navigation pendant la saison des eaux basses. (Annexe 10, page 59—Annexe 11, page 63.)

RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

L'attention du ministère a été attirée sur certains obstacles qui nuisent à la navigation, entre la rivière Rouge et Fort-Edmonton, *viâ* le lac Winnipeg et la rivière Saskatchewan. On se propose d'exécuter des travaux d'amélioration dans le but d'établir un service de bateau à vapeur propre au développement du pays à travers lequel coule la Saskatchewan. (Annexe 12, page 65)

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le dragage de la batture à l'entrée du Port de Victoria s'est continué pendant l'été et l'automne de 1879,—la quantité de matière déplacée s'élevant à 9,414 verges cubes. Coût actuel, $2,583.99.

Le dragueur et son matériel ont été envoyés en juin dernier, à la rivière Fraser, où il ont été employés jusqu'à la clôture de la navigation à creuser un nouveau chenal à travers la batture à l'embouchure de Woodward Slough. (Annexe 13, page 67. Annexe 14, pages 71-72.)

On a autorisé de continuer, par travail à la journée, l'enlèvement des roches dans le Cottonwood Canyon, sur le Haut Fraser, situé à environ 20 milles de l'embouchure de la rivière Quesnelle, mais le crédit voté a été en grande partie absorbé par l'achat de l'outillage nécessaire. Le Cottonwood Canyon est d'une longueur de 500 verges, et son déplacement rendrait le Fraser navigable sur une nouvelle distance de 60 milles, ce qui donnerait une étendue d'eau navigable de 140 milles à partir de Soda Creek, et de 80 milles à partir de l'embouchure de la Quesnelle. Le déplacement et le pétardement de 564 verges cubes ont coûté la somme réelle de $6,747.00. (Annexe 15, pp. 73, 74, 77 et 79.)

Les travaux donnés à l'entreprise pour l'enlèvement du rocher Beaver dans le port de Victoria, ont été continués. (Annexe 13, pages 68-70.)

GLISSOIRES ET ESTACADES.

Les glissoires du gouvernement ont été construites pour faciliter le flottage des bois, dans les endroits où la nature offre des obstacles à la navigation.

Les districts où l'on exploite les coupes de bois et où le gouvernement a fait faire des travaux, sont situés sur les rivières Saguenay, Saint-Maurice, des Outaouais, de la Trent, dans la baie Georgienne et sur quelques-uns de leurs tributaires.

RIVIÈRE SAGUENAY.

Les constructions sur cette rivière consistent en une glissoire de 5,840 pieds de longueur, avec une estacade de 1,344 pieds, digues, quais et barrages. La glissoire a été faite pour éviter les rapides qui se trouvent entre le lac Saint-Jean et le Saguenay.

Les ouvrages couvrent une distance d'environ 60 milles et sont situés sur la Petite Décharge, le moins volumineux des deux affluents du lac Saint-Jean. Ces travaux, commencés en 1856, ont été complétés en 1860.

La digue brûlée en 1877, sur le lac Saint-Jean, a été reconstruite dans le cours de l'exercice. Une partie de la glissoire au Rapide de Gagnon, a été renouvelée.

Diverses réparations ont été faites sur d'autres parties des ouvrages. (Annexe 16, page 80.)

RIVIÈRE SAINT-MAURICE.

Les glissoires et les estacades sur cette rivière et la Vermillon, l'un de ses affluents, sont situés dans l'ordre ci-après indiqué :

STATIONS	DISTANCE DES TROIS-RIVIÈRES.
Rivière Saint-Maurice.	
Estacades à l'embouchure	0 milles.
Chutes des Grès	16 "
Chute de Shaouinigane	20 "
Chute à la Grand'Mère	29 "
Chute des Petites Piles	31½ "
Chute de la Tuque	100 "
Remous de Plamondon	106 "
Rivière Vermillon :—	
Embouchure de la rivière	116 "
Chute aux Iroquois	121 "

Les principaux affluents de la rivière Saint-Maurice sont la Shaouinigane, la Mackinak, la Matawan, le Petit-Bostonnais, le Grand-Bostonnais, les rivières Croche, Vermillon, Tranche, Grand-Pierriche et Manouan.

Les constructions suivantes ont été exécutées dans le cours de l'exercice :

Un nouveau pilier a été construit à l'embouchure de la rivière Saint-Maurice, dans le but de consolider les attaches des estacades et de rendre plus facile la manœuvre de l'estacade tournante. Les vieux piliers de cette station ont été réparés et exhaussés,

Les piliers du Cap aux Corneilles ont été réparés et exhaussés.

Aux Chutes des Grès, un nouveau quai a été bâti, sur l'emplacement de celui qui a été emporté par les crues de l'année dernière.

Les vieilles estacades ont été réparées et 800 pieds de nouvelles, construits.

La glissoire de Shawenegan a été complètement renouvelée, les estacades réparées et d'autres améliorations ont été faites à cette station.

A Grand'Mère, les vieilles estacades ont été réparées et une quantité de nouvelles construites.

Un barrage mesurant 110 pieds de longueur et 7 pieds de hauteur, a été construit aux Petites Piles, sur l'emplacement de celui qui a été bâti il y a quelques années, mais qui a été emporté par l'eau.

La rivière à la tête des chutes à la Tuque, n'a que cinquante pieds de largeur. Ce rétrécissement du chenal fait qu'une grande quantité d'eau refoule au printemps au-dessus des chutes et couvre les terres, sur lesquelles des pièces de bois flottent à la dérive et restent lorsque l'eau baisse. Pour prévenir ce fait, on a dépensé le printemps dernier la faible somme de $768.81 pour élargir, au moyen de la mine, le chenal de la rivière à la tête des rapides.

Il n'est survenu aucun accident sérieux dans le cours de l'exercice. (Annexe, 17, pages 82-86.)

DILTRICT DE L'OUTAOUAIS.

Pour le flottage des bois dans ce district, les constructions du gouvernement se trouvent sur les rivières suivantes :

Sur l'Outaouais	11	stations.
Gatineau	1	"
Madawaska	15	"
Coulonge	2	"
Noire	1	"
Pétéwaweh	31	"
Du Moine	12	"

Ci-suit le tableau des distances depuis l'écluse de Sainte-Anne, à l'embouchure de la rivière des Outaouais, jusqu'aux embouchures des principaux affluents ; auss jusqu'aux stations où il y a des glissoires ou d'autres constructions :

Localités.	Distance de Sainte-Anne.	
Carillon	27	milles.
Grenville	40	"
Rivière Nation	63	"
Rivière du Lièvre	79	"
" Gatineau	96	"
Chûte de la Chaudière	98	"
Petite Chaudière	100	"
Remous	102	"
Lac Deschênes	105	"
Rivière Quio	129	"
Station des Chats	131	"
Tête des Chats	134	"
Rivière Mississipi	134	"
" Madawaska	136	"
" Bonnechère	148	"

Localités.	Distance de Sainte-Anne.
Les Chenaux	152 milles.
Portage-du-Fort	156 "
Station de la Montagne	161 "
Calumet	163 "
Rivière Coulonge	184 "
" Noire	193 "
" aux Serpents	204 "
" Pétéwaweh	218 "
Les Joachims	236 "
Rivière du Moine	244 "
Roche Capitaine	253 "
Deux-Rivières	266 "
Rivière Matawan	286 "
" Antoine	293 "
" Beauchêne	315 "
" Porc-épic	326 "
" Grand Opémiconne	333 "
" Keepawa	349 "
" Montréal	355 "
Fort Témiscamingue	367 "
Rivière à la Queue-de-Loutre	384 "
" Blanche	386 "
" des Quinze	389 "

RIVIÈRE DES OUTAOUAIS.

Liste des stations de glissoires et estacades sur la rivière des Outaouais.

Les distances indiquées sont prises sur les cartes les plus récentes et suivent la route du flottage des bois sur ce cours d'eau.

Stations.	Distance de l'embouchure de l'Outaouais à Sainte-Anne.
1. Carillon	27 milles.
2. Chaudières. { rive nord, Hull, / rive sud, Ottawa, }	98 "
3. Petite Chaudière	100 "
4. Remous	102 "
5. Rapide des Chênes	104¾ "
6. Station des Chats	131 "
7. Tête des Chats	134 "
8. Chenaux	152 "

Stations.	Distance de l'embouchure de l'Outaouais à Sainte-Anne.
9. Portage-du-Fort	156 milles.
10. La Montagne	161 "
11. Calumet	163 "
12. Rapides des Joachims	249 "
13. Rocher Capitaine	253 "

Les constructions de ces treize stations sont :

2,000	pieds linéaires de canal.	
4,234	"	glissoires
29,855	"	estacades.
8,655	"	digues.
405	"	barrages.
1,981	"	ponts.

52 piliers.

4 maisons pour les gardiens des glissoires.

3 magasins.

Les ouvrages suivants ont été faits dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin dernier :

Les glissoires de Hull et des Chaudières ont été cnmplètement examinées, le plancher renouvelé, les estacades, les piliers latéraux prolongés et consolidés, et les fondations clouées et nivelées. Le pont du chemin principal du côté de Hull a été reconstruit.

Les réparations ordinaires ont été faites aux constructions des stations du Calumet, de la Montagne et du Portage-du-Fort.

A la station des Chenaux un pilier a été réparé et consolidé et les attaches des estacades ajustées.

Les parois de la glissoire de la station des Chats ont été revêtues en planches d'orme, l'estacade conductrice à la tête de la glissoire a été reconstruite et le fond du bas de la glissoire renouvelé.

Le plancher de la glissoire des Joachims a été réparé et les piliers latéraux et estacades restaurés.

L'estacade et un des piliers latéraux de la station du Rocher Capitaine ont été temporairement réparés. (Annexe 18, pp. 87–90.)

RIVIÈRE GATINEAU.

La rivière Gatineau coule du nord, et se jette dans l'Outaouais à un point situé à environ 96 milles en amont de son embouchure sur le Saint-Laurent, à Sainte-Anne, et à 2 milles en aval de la ville d'Ottawa. Son parcours est d'environ 400 milles et elle arrose une superficie d'environ 9,000 milles carrés.

Les constructions faites par le gouvernement se trouvent toutes à une seule station, à environ un mille de son embouchure sur l'Outaouais.

Elles comprennent :

3,071 pieds linéaires de canal.
4,138 " d'estacades.
150 " de pont.
10 piliers.
1 maison pour les hommes.
1 magasin.

On a reconstruit le pont qui avait été emporté et qui traverse le nouveau canal qui met la rivière en communication avec l'étang de la Gatineau. On a de plus remis les clôtures près du ruisseau qui sert de décharge à l'étang, et qui avaient aussi été emportées par les hautes eaux.

Les estacades près de l'embouchure de la rivière ont été examinées ; les attaches et les pièces de bois ont été réparées.

De grandes quantités d'écorce et autres rebuts qui s'étaient accumulés dans le chenaux des ouvertures pour le triage des bois ont été enlevées. (Annexe 18, pp. 87–90.)

RIVIÈRE MADAWASKA.

Le parcours de la rivière Madawaska est de 240 milles. Elle arrose une superficie d'environ 4,100 milles carrés, et se jette dans la rivière des Outaouais à 136 milles en amont de Sainte-Anne.

Liste des stations de glissoires et d'estacades sur la Madawaska, dans l'ordre où on les rencontre en remontant la rivière :—

1. Embouchure de la rivière.
2. Arnprior.
3. Rapide Plat.
4. Ile Bulmer.
5. Burnstown.
6. Rapide Long.
7. Springtown.
8. Lac Calabogie.
9. Grande Chute.
10. Chute Raboteuse.
11. Rapide Boniface.
12. Ile aux Canards.
13. Chute Bailey.
14. Rapide de la Chaîne.
15. Ruisseau d'Opeongo.

Les constructions à ces stations comprennent :

1,750 pieds linéaires de glissoires,
18,179 " d'estacades,
4.080 " de barrage,
182 " de ponts.
43 piliers.
1 magasin.

Dans le cours de l'exercice, on a renouvelé le revêtement en bois dur au pied de la glissoire des Grandes Chutes et de Ragged Chute; de nouvelles pièces de bois ont été placées sur les piliers qui ont été remplis de pierre; et les estacades renforcées où le besoin s'en faisait sentir.

A Springtown il a fallu faire une certaine inspection des charpentes et des chaînes d'estacades et prendre de nouvelles mesures pour que l'estacade s'adaptât aux différentes hauteurs d'eau.

A Arnprior le fond de la glissoire a été consolidé et les piliers latéraux réparés.

A l'embouchure de la rivière, il a fallu réparer les piliers d'estacades en plaçant de nouvelles pièces de bois et en ajoutant de la pierre. Les estacades de cette station ont été réparées. (Annexe 18, pages 87–90.)

RIVIÈRE COULONGE.

Cette rivière arrose une superficie de 1,800 milles carrés et son parcours est de 160 milles. Elle se jette dans la rivière des Outaouais, à 184 milles en amont de Sainte-Anne, sur la rive nord.

Ci-suit la liste des constructions du gouvernement sur cette rivière :

Estacades à l'embouchure.....	300 pieds de long	et	1 pilier	de soutènement.
Estacades à l'anse à Romain	400	"	3	"
Estacades à la tête de la glissoire de la Grande Chute	1,848	"	6	"
Glissoires pour pièces détachées....	2,900 pieds.			

On a réparé le plancher de la glissoire pour pièces détachées, et renouvelé les pièces supérieures des piliers de l'estacade conductrice, partout où elles étaient usées. Vers la fin de mai dernier, d'énormes masses de roches glissèrent du versant de la montagne dans la gorge où passe la glissoire pour pièces détachées et firent dans les constructions une brèche d'environ 250 pieds de longueur.

Il y avait à cette époque une grande quantité de bois en grume à la tête du passage. La brèche se trouva à l'endroit où le fond de la glissoire est à 40 ou 50 pieds au-dessus des pièces de fondation et l'interruption des opérations menaçait d'être très sérieuse. De promptes mesures furent cependant prises pour obvier à cette difficulté. On construisit temporairement, près de l'extrémité supérieure des ouvrages ; une glissoire détournée par laquelle on fit passer le bois, après un retard d'un peu moins d'une semaine, et un dommage assez léger. (Annexe 18, pp. 87–90.)

RIVIERE NOIRE.

Cette rivière se jette dans l'Outaouais, à environ 193 milles en amont de Sainte-Anne. Son parcours est de 128 milles, et l'étendue qu'elle arrose est d'environ 1,120 milles carrés sur la rive nord.

Les constructions comprennent:

1,139 pieds linéaires d'estacades à pièces simples;
873 " de glissoire;
346 " jetée de dérivation;
135 " barrage incliné.

Les pièces supérieures des estacades conductrices ont été renouvelées où c'était nécessaire, et la glissoire réparée. (Annexe 18, pages 87–90.)

RIVIÈRE PÉTÉWAWEH.

Le parcours de la Pétéwaweh est d'environ 138 milles et la superficie qu'elle arrose de 2,200 milles carrés.

Elle vient du sud et se jette dans l'Outaouais à 219 milles en amont de Sainte-Anne. Elle se divise en deux à sept milles de son embouchure. Sur le parcours de ces sept milles, il y a cinq stations; dix-neuf sur le bras nord. Toutes les constructions sur le bras sud ont été abandonnées conformément à l'arrêté du conseil du 27 juillet.

Liste des glissoires et des estacades sur cette rivière dans l'ordre où elles se rencontrent en remontant:—

1. Embouchure de la rivière.
2. Première Chute.
3. Seconde Chute.
4. Troisième Chute.
5. Bois Dur.

BRAS NORD.

1. Rapide du Demi-mille.
2. Chute Croche.
3. Entre la Grande Chute et le Lac de la Traverse (une glissoire et une suite de digues et d'estacades).
4. Rapides de Thompson.
5. Glissoire du lac de la Traverse.
6. Rapides de Sawyer.
7. Rapides Meno.
8. En aval du lac à la Truite.
9. Gros Remous.
10. Ile des Cèdres.
11. Pied de la Chute du Diable.
12. Chute du Diable.
13. Coude du Rapide.
14. Pied du Long-Sault.
15. Milieu du Long-Sault.
16. Tête du Long-Sault.
17. Entre le Long-Sault et le Lac des Cèdres (rive sud.)
18. Entre le Long-Sault et le Lac des Cèdres (rive nord.)
19. Lac des Cèdres.

Sur ces 24 stations, les constructions comprennent :—

SUR LA RIVIÈRE PRINCIPALE.

2,963 pieds linéaires de glissoires,
8,469 " d'estacades,
2,077 " digues,
10 piliers.

SUR LE BRAS NORD.

1,080 pieds linéaires de glissoires,
2,671 " d'estacades,
1,131 " digues.
23 piliers.

Dans le cours de l'exercice les piliers d'estacades à l'embouchure de la rivière ont été renforcés et réparés.

Les digues et piliers à la chute Croche ont été raccommodés et renforcés.

La glissoire pour pièces détachées et les piliers d'estacades à la troisième chute ont été réparés. (Annexe 18, pages 87–90.)

RIVIÈRE DU MOINE.

Le parcours de cette rivière est d'environ 120 milles, et elle arrose une superficie d'environ 1,600 milles carrés sur la rive nord. Elle se jette dans l'Outaouais à environ 256 milles en amont de Sainte-Anne.

Les constructions sur cette rivière, sont: une jetée et une estacade à l'embouchure, une glissoire pour pièces détachées, et une série de barrages inclinés, depuis l'embouchure en remontant la rivière. Voici le détail de ces constructions :—

4,000 pieds linéaires de glissoire;
800 " d'estacades;
1,324 " digues, et
6 piliers.

Dans le cours de l'année on a renouvelé le fond de la glissoire pour pièces détachées, et l'on a augmenté le remplissage en pierres des piliers latéraux. Des constructions additionnelles ont été faites pour appuyer les fondations aux endroits où les reprises en sous-œuvre avaient été affouillées.

Les barrages aux chutes de Ryan, du Peuplier, et de Patton ont été réparés et rendus étanches. (Annexe 18, pages 87–90.)

Au village de Plantagenet, sur la rivière Nation du Sud, une courte glissoire et une estacade ont été construites pour faciliter le passage du bois carré et du bois en grume à la digue du moulin et aussi pour avoir un moyen plus sûr d'arriver jusqu'à la rivière des Outaouais.

On a réparé les piliers d'estacades du Sault-aux-Récollets, sur la branche de la rivière des Outaouais, connue sous le nom de la rivière des Prairies en arrière de Montréal. On a reconstruit le chaland servant à changer la position des estacades et à régler la tension des chaînes.

Les fils de suspension, etc., du tablier du pont suspendu Union, en cette ville, ont été réparés. (Annexe 18, pages 87–90.)

NAVIGATION DE LA RIVIÈRE TRENT.

Les estacades, piliers et glissoires et toutes autres constructions se rattachant aux opérations du commerce de bois sur la rivière Trent, aux Rapides de Chisholm, aux chutes Ranney, aux chutes du Milieu, et aux rapides Crook, ont été transférés à une compagnie formée expressément pour diriger et entretenir ces constructions, avec droit de prélever un péage de cinq chelins par brelle, à chacune des glissoires, excepté aux rapides Chisholm et Crook, où les constructions ne facilitent pas la descente du bois.

Ce taux a été changé par un arrêté du conseil du 8 décembre 1866, qui fixe les péages à prélever aux chutes Ranney, du Milieu, et Heely, à un centin pour chaque pièce de 13 pieds de longueur, et une somme proportionnelle pour les pièces plus longues; et un dollar pour chaque brelle de bois carré.

La compagnie n'est pas obligée de renouveler les constructions dans le cas où elles manqueraient par vétusté ou par leur destruction par le feu, l'inondation ou autre cause. Il est de son devoir de tenir un compte exact de toutes les sommes d'argent qu'elle perçoit, et de les transmettre au ministère des travaux publics, comme il est prescrit par les arrêtés du conseil rendus à ce sujet.

Les réparations extraordinaires qu'il a fallu faire de temps à autres, ont été exécutées aux frais du gouvernement, ainsi que les nouvelles constructions aux endroits autres que ceux mentionnées.

Le tableau suivant donne les longueurs des étendues navigables et de celles qui ne le sont pas :

	Navigable.	Innavigable
De Trenton, baie de Quinté, aux rapides des Neuf Milles...		9
Des rapides des Neuf Milles au débarcadère de Percy.....	19½	
Du débarcadère de Percy au barrage des chûtes de Heely...		14¼
Du barrage des chûtes de Heely à Peterboro.....	51¾	
De Peterboro à Lakefield.....		9½
Rapides Burleigh.....		1
De Lakefield à Burleigh.....	12	
Des rapides Burleigh aux rapides Buckhorn.....	7	
Rapides Buckhorn.....		1
De la digue de Buckhorn à Lindsay.....	36¼	
	126½	34¾
De Lindsay à Port Perry à la tête du lac Scugog.....	28¾	
	155¼	34¾
Distance totale de la baie de Quinté à Port-Perry.....	190 milles.	
Aux chutes Fénélon, la distance de la digue de Buckhorn à Fénélon est de.....		31½

Les constructions suivantes sont maintenant en usage :

Rapide de Chisholm.

Distance en milles de Trenton.

Les constructions consistent en un canal et une écluse, un barrage et une glissoire 15½

Débarcadère de Percy.

Il y a ici une estacade de retenue..... 28½

Campbelford.

Estacades conductrices..... 34¾

Chute du Milieu.

Les constructions sont 4 digues et 2 glissoires..... 37¾

Baie du Corbeau.

Une estacade de retenue..... 38

Chute de Heely.

Une digue et une glissoire sont en usage ici..... 42¾

Hastings, Rapide de Crook.

Les constructions se composent d'une écluse, d'une digue et d'une glissoire 34⅝

Rapide de Whitlaw.

Les constructions en aval de Peterboro consistent en une écluse, une digue et un canal..... 92⅞

Petit Lac.

Ces constructions sont trois piliers et une estacade..... 94

Burleigh.

Glissoires..... 116

Rapide de Buckhorn.

Cette digue est importante pour maintenir à un niveau élevé les eaux des lacs de l'ouest jusqu'à Bobcaygeon, y compris les lacs aux Tourtes, Ball, Buckhorn et Chemong. Cette digue répond bien aux besoins..... 125

Bobcaygeon.

Il y a ici deux digues, une écluse, un canal et une glissoire. Les digues maintiennent l'eau au même niveau jusqu'aux Chutes de Fénélon et au bief jusqu'à l'écluse de Lindsay. 140¾

Chutes de Fénélon.

Une grande glissoire et des estacades..... 155¾

Depuis le 20 mai 1879, date de la mise en vigueur de l'acte 47 Vic., ch. 7, ordonnant la division du ministère des travaux publics en deux départements, la charge des constructions de la rivière Trent, n'a pas encore été répartie entre les deux départements dont elles dépendent respectivement, mais elle est restée sous le contrôle du ministère des chemins de fer et canaux.

SERVICE DES TÉLÉGRAPHES ET DES SIGNAUX.

Dans le cours de l'exercice 1879–80, des arrangements et des mesures ont été prises et à la fin de l'exercice on avait obtenu le résultat suivant :

BAIE DE FUNDY.

Des cables sous-marins ont été posés entre les îles du Grand Manan et Campobello et entre cette dernière île et Eastport, Etat du Maine, et des lignes terrestres ont été construites sur ces îles.

COTE DE L'ATLANTIQUE.

Des lignes terrestres ont été construites entre Canso et Halifax, et entre le phare de la Pointe Basse et Lingan, Cap-Breton. Un câble sous-marin a été posé à travers l'entrée du lac du Grand Bras d'Or, et une ligne terrestre est actuellement en voie d'être établie entre Meat Cove et Sydney-Nord, Cap Breton.

GOLFE SAINT-LAURENT.

L'île Anticosti et la côte de Gaspé, le rocher aux Oiseaux et les Iles de la Madeleine, et ces dernières et le Cap-Breton ont été reliées entre elles par un câble sous-marin. Des lignes terrestres ont été construites d'un bout à l'autre des îles de la Madeleine, et sur l'île d'Anticosti sur environ les deux-tiers de la distance qui sépare la baie des Anglais de la rivière aux Renards.

RIVE NORD DU SAINT-LAURENT.

Des lignes terrestres sont en voie de construction entre la baie Saint-Paul et Chicoutimi, et de la Malbaie à l'embouchure de la rivière Saguenay.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Le gouvernement a acheté toutes les lignes terrestres construites dans cette province par la compagnie de Télégraphe Union de l'Ouest ; ainsi que les câbles sous-marins posés par elle entre l'Ile Vancouver et Swinomish, Territoire de Washington. Il a été également fait avec cette compagnie une convention par laquelle le prix des messages expédiés des lignes ou par celles du gouvernement, a été réduit.

On a construit une barge pour l'immersion du câble.

On a reconstruit les lignes terrestres entre Yale et New-Westminster, et entre Quesnelle et Barkerville ; un câble sous-marin destiné à relier l'Ile de Vancouver à la terre ferme *viâ* Nanaïmo et la Pointe Gray, a été commandé, et il est maintenant en route pour la Colombie-Britannique.

SÉMAPHORE.

Un appareil de grandeur parfaite a été, dans le cours de l'exercice, approuvé et construit pour le service dans le bas du Saint-Laurent. (Annexe 20, page 96. Annexe 21, page 98.)

SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE A L'USAGE DES PÊCHERIES.

L'honorable M. Fortin, député de Gaspé, a préparé et soumis au ministère une statistique des pêcheries de la Gaspésie et de la Norvége, ainsi que d'autres renseignements et recommandations qui font voir le grand avantage que nous retirerions de l'établissement d'un réseau de télégraphes à l'usage de nos pêcheries. (Annexe 22, pages 100, 103. Annexe 23, pages 104, 109. Annexe 24, page 110.)

CHEMINS.

Dans le cours de l'exercice, les ponceaux et ponts du chemin de Témisconata ont été renouvelés et des réparations ont été faites sur diverses parties de ce chemin. Cette route, de 67 milles de longueur, s'étend depuis la Rivière du Loup, sur le fleuve Saint-Laurent, jusqu'à la frontière entre les provinces du Nouveau-Brunswick et de Québec, et sert de débouché direct à la contrée située entre Woodstock, C.B., et la rivière du Loup, sur le fleuve Saint-Laurent. Le trafic, surtout dans la saison d'hiver, est considérable sur cette route. (Annexe 25, page 112.)

TERRAINS ET BAUX.

Je soumets un état de tous les terrains achetés et vendus par le ministère pendant l'exercice. (Annexe 26, page 114.)

ARBITRAGE.

Dans le cours de l'exercice, il y a eu cinq réclamations déférées aux arbitres; trois ont été soumises sous l'autorité de l'acte 41 Vic., ch. 8, et les deux autres sous l'autorité de l'acte 31 Vic., ch. 11. (Annexe 15, pp. 115-116.)

FLEUVE SAINT-LAURENT.

PORT DE QUÉBEC—BASSIN DE CARÉNAGE—LÉVIS.

Par l'acte 38 Vic., ch. 56, les commissaires du havre de Québec ont été autorisés à emprunter un montant qui, avec les sommes votées par le Parlement du Canada, ou accordées par le gouvernement Impérial, devait être employé à construire un bassin de carénage dans le port de Québec.

L'emplacement fut choisi à Saint-Joseph-de-Lévis, par arrêté du conseil du mois de mai 1877.

Voici les dimensions du bassin :—

Longueur	500	pieds.
Extrême largeur	100	"
Profondeur	25·5	"
Largeur à l'entrée	62	"

Le 17 août 1878, les commissaires adjugèrent cette entreprise à MM. Larkin, Connolly et Cie., au prix de $330,952.89, les travaux devant être terminés le 1er juillet 1882.

Le 30 juin 1879, les commissaires avaient payé aux entrepreneurs la somme de $18,000 à compte d'ouvrage fait et de matériaux livrés, cette somme comprenant celle de $3,986.00 qui était un àcompte de la confection d'un chemin conduisant à l'emplacement du bassin et au quai du gouvernement, travaux additionnels et non prescrits au contrat.

Dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin dernier, les travaux n'ont pas progressé aussi rapidement que l'on s'y attendait, et cela était dû, dans une grande mesure, à ce que les marées du printemps et du commencement de l'été, ne se sont pas maintenues, comme à l'ordinaire, à quelques pieds de l'étiage.

Les deux murs en aile de l'entrée du bassin ont été terminés jusqu'à la ligne du plancher extérieur, à 30 pieds de l'enclave du caisson, et remblayés jusqu'à un pied au-dessous du niveau des eaux du printemps.

Le mur de soutènement en voie de construction entre la propriété du gouvernement et le moulin de M. Patton, sera terminé avant la fin de la saison.

Le batardeau ne demande plus, pour être fini, que des pilots de fermeture et de serrage.

Le creusement de la cuvette du bassin se poursuit en ce moment, et à la date du 6 octobre dernier on avait déplacé environ 30,000 verges cubes de matériaux.

On travaille activement dans les carrières au taillage de la pierre pour le bassin, environ 95 p.c. de la quantité voulue sont prêts, 45,000 pieds en superficie ont été livrés, et le reste est en route ou prêt à être transporté.

On a pris des mesures pour faire venir d'Angleterre un caisson mobile pour fermer le bassin. Il est arrivé et ses pièces seront assemblées l'année prochaine aux frais de la commission.

Les commissaires ont aussi donné à l'entreprise à (MM. Carrier, Lainé et Cie,) toutes les machines d'épuisement, y compris les engins, pompes, ventelles, etc., au prix de $32,000. (Annexe 28, pp. 117, 118, 119, 124, 125.)

AMÉLIORATIONS DU HAVRE DE QUÉBEC.

Les travaux en voie d'exécution consistent en un terrassement de 300 pieds de largeur, s'étendant depuis le quai de délestage près de la douane jusqu'au quai de la compagnie du gaz, au nord de la rue Saint-Paul.

En un chenal de 150 pieds de large protégé par un mur de soutènement élevé sur des fondations de béton, ayant une longueur de 3,500 pieds. Ces constructions font partie du havre et du bassin de marée.

Voici les dimensions données: bassin à flot, quarante acres en superficie; havre de marée, 20 acres.

L'entreprise de ces travaux a été donnée par les commissaires du havre de Québec à MM. Peters, Moore et Wright au prix de $682,791.99, y compris les dépenses additionnelles dues aux changements faits depuis le contrat, dans la manière d'exécuter certaines parties des travaux.

Les opérations commencèrent le 2 mai 1877. A la date du 30 juin 1879, les certificats d'ouvrages faits, etc., s'élevaient à $220,825.03, qui ont été payées aux entrepreneurs, moins 10 pour cent de retenue.

Dans le cours du dernier exercice, une nouvelle somme de $239,902.03 moins 10 pour cent de retenue a été payée sur certificat, ce qui portait à $405,240.66 la somme totale payée aux entrepreneurs jusqu'au 30 juin dernier. Pour les travaux exécutés dans les mois de juillet, août et septembre de l'exercice courant, les entrepreneurs ont reçu, sur certificats de l'ingénieur, une nouvelle somme de $61,747.28, moins 10 pour cent de retenue.

On trouvera dans les annexes du rapport des commissaires un état détaillé des travaux pour lesquels on a payé les diverses sommes ci-dessus mentionnées. (Annexe 28, pp. 117–120–122.)

ENLÈVEMENT D'ANCRES ET DE CHAINES DANS LE HAVRE DE QUÉBEC.

Le bateau de levage a repris ses travaux le 21 mai, et l'enlèvement des cailloux nuisant à la navigation en dedans de la batture dite Fly Bank a été continué pendant toute la saison. 375 cailloux ont été retirés et leur poids collectif était de plus de 150 tonnes. Les plus gros furent débarqués à l'anse Wolfe, où on les a fait sauter par la mine. Les fragments ainsi que les autres cailloux ont été jetés dans le chenal profond en face de Saint-Joseph-de-Lévis.

Dans le mois d'août des obstacles près du quai de la Pointe-à-Carcy furent enlevés et portés à terre. Cet obstacle consistait en 60 brasses de chaînes, une courbe en fer plat, un bloc de pierre, et une pièce de chêne de 40 pieds de longueur.

Les services du bateau ont été requis trois fois dans le cours de la saison pour aider aux navires qui avaient perdu leur ancre ou qui ne pouvaient la lever. Ces frais furent payés par les propriétaires des navires.

On a vendu toutes les ancres, chaînes, etc., retirés du fleuve jusqu'à ce jour et qui n'ont pas été réclamés.

On trouvera dans l'annexe 29, pp. 128–130, un état du résultat des opérations du bateau de levage pour chaque année depuis 1875 jusqu'à cette date.

APPROFONDISSEMENT DU CHENAL ENTRE QUÉBEC ET MONTRÉAL.

Par l'acte 31 Vict., chap. 60 (1873) et par l'arrêté du conseil, 31 mai 1873, la commission du havre de Montréal fut autorisée à faire exécuter ces travaux.

On a continué d'approfondir le chenal de 22 à 25 pieds à l'eau basse, la largeur variant de 300 à 325 pieds dans les parties droites, avec élargissements aux courbes et à d'autres endroits où il en était besoin.

Les principaux travaux exécutés ont été: l'approfondissement et l'amélioration du grand chenal des navires dans le port de Montréal; le dragage dans le roc au Cap Charles et au Cap à la Roche; et le dragage, le déplacement de terre et de cailloux au Cap Levrard, à Champlain, au lac Saint-Pierre et à Contrecœur. Des travaux ont aussi été exécutés au port Saint-François, au port Sainte-Marie, au Cap Saint-Michel, à Varennes et à la Pointe-aux-Trembles.

Deux dragueurs à godets et un dragueur à cuiller ont continué les travaux sur le lac Saint-Pierre jusqu'à ce qu'ils eurent été arrêtés par les tempêtes de l'automne de 1879; les travaux furent repris ce printemps par trois dragueurs à godets, et jusqu'au 30 juin, ils furent employés à approfondir et élargir les courbes aux phares-flottants nos 1 et 2.

La quantité totale du dragage en tous endroits s'élève à un total de 1,063,434 verges cubes. (Annexe 30, pages 132-134.)

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.

Plusieurs députations de messieurs intéressés dans le commerce maritime, de marchands, et autres du Canada, est et ouest, dans le cours de l'été dernier, ont soumis au gouvernement la question de rendre la navigation libre autant que possible, par la route du Saint-Laurent.

Dans le but d'obtenir les renseignements les plus précis possibles pour aider le conseil privé à discuter le projet avec le plus de connaissances possibles, des lettres furent adressées à la Chambre de commerce et aux commissaires du havre de la cité de Québec, ainsi qu'à la Chambre de commerce et à l'association de la Halle aux Blé de Montréal, et aux corporations publiques sollicitant, outre une expression de leur opinion pour toute la question, les renseignements suivants:

1. Un tableau des frais comparatifs de transport *viâ* les canaux de l'Érié et ceux du Saint-Laurent.

2. Les péages exigés sur les deux routes.

3. Un état comparatif des droits de havre à Montréal, New-York, Philadelphie, Boston et Baltimore.

4. Quelle réduction ces bureaux recommanderaient soit pour les droits de tonnage sur les navires, soit pour les taux de quaiage sur les marchandises, afin de rivaliser avantageusement avec les ports mentionnés plus haut.

5. L'état comparatif des frais de pilotage dans tous les ports ci-dessus mentionnés et quel moyen ces bureaux recommanderaient pour diminuer ces frais en aval de Québec et entre Québec et Montréal.

6. Quel moyen ces bureaux recommanderaient pour diminuer les frais de remorquage des voiliers de la Pointe-au-Père à Québec, et de Québec à Montréal.

On a reçu des réponses contenant des renseignements complets, détaillés et précieux, que l'on publie comme annexes de ce rapport, ainsi que tous autres mémoires présentés au sujet de cette si importante question, savoir : Annexe 31, pages 135-148 :—Requête à Son Excellence le gouverneur général en Conseil, de la part des armateurs, fabricants, marchands, constructeurs de navires, capitaines au long cours et autres au sujet du développement du commerce par la voie du Saint-Laurent : Annexe 32, pages 149-152 :—réponse de la Chambre de Commerce de Québec, en date du 18 octobre 1880.

Annexe 33, pages 153-166 :—réponses des commissaires du havre de Montréal, en date du 30 septembre 1880.

" 34, pages 167-202 :—réponses de la Chambre de Commerce et de l'asso-
" ciation de la Halle au Blé de Montréal, en date du 6 novembre 1880.

" 35, pages 203-205. Mémoire des commissaires du havre de Montréal, soumis au ministre des travaux publics, le 31 mars 1879.

" 36, pages 206-208 :—Mémoire des commissaires du havre de Montréal à Son Excellence le gouverneur général, en date du 1er décembre 1880.

OUVERTURE ET CLOTURE DE LA NAVIGATION, Etc.

Une lettre circulaire a été adressée à tous les maires, commissaires de havres et autres officiers publics de municipalités dans toutes les provinces, où l'on savait qu'il existait un port de quelqu'importance, et demandant les renseignements suivants :—

1. La date de la fermeture du port dans l'automne de 1879.

2. La date de l'ouverture du port dans le printemps de 1880.

3. Un état indiquant le nombre et la classe de navires qui ont visité le port en 1879.

4. Un état indiquant le revenu brut et net du port dans le cours de l'année 1879.

5. La profondeur dans le port à l'eau basse.

Les réponses reçues n'étant pas toutes uniformes, on ne peut donner sous forme de tableau les renseignements obtenus. On a cependant préparé un tableau, (annexe 37, pages 209-210,) indiquant le nom du port, la date de l'ouverture et de la clôture de la navigation, la profondeur à l'eau basse, et les observations sur les réponses reçues et publiées comme annexe de ce rapport.

Les renseignements obtenus au sujet des ports dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse, du Nouveau-Brunswick et de l'Ile du Prince-Edouard sont aussi publiés sous forme de tableau, et on les trouvera dans l'annexe 38, pages 211-212.

Respectueusement soumis,

HECTOR L. LANGEVIN,
Ministre des travaux publics.

OTTAWA, 15 janvier 1881.

TABLE DES ANNEXES.

PAGE

Annexe N° 1. Etat de la dépense pendant l'exercice 3

" 2. Tableau des distances 9

" 3. Rapport sur les édifices publics, par Thomas S. Scott, architecte en chef 13

" 4. Rapport sur le système de ventilation, etc., édifices publics, par J. R. Arnoldi, ingénieur-mécanicien 20

" 5. Rapport sur les havres et rivières, dragage et explorations, par H. F. Perley, ingénieur en chef 22

" 6. Extrait du rapport de E. H. Parent, sur le dragage de la rivière Richelieu et sur la mise en position des bouées dans le lac Saint-Louis, etc 53

" 7. Memorandum sur le dragage fait à Saint-Placide, rivière Ottawa, par H. F. Perley, ingénieur en chef 55

" 8. Rapport sur le dragage projeté de la rivière Saguenay, en aval de Chicoutimi, par G. F. Baillairgé, I.C. 56

" 9. Rapport concernant les améliorations de la rivière Saguenay, en aval de Chicoutimi, par J. Rosa, ingénieur-contrôleur 58

" 10. Rapports sur la rivière Assiniboine, par H. F. Perley, ingénieur en chef, et Wm. Henderson 59

" 11. Rapport sur la rivière Assiniboine, par J. P. M. Lecourt 63

" 12. Rapport sur la rivière Saskatchewan, par H. F. Perley 65

" 13. Rapport sur le dragage du havre de Victoria, C.B., par B. W. Pearse 67

" 14. Rapport sur le dragage de la rivière Fraser, C.B., par l'honorable J. W. Trutch 71

" 15. Rapport sur les améliorations de Cottonwood Canyon, rivière Fraser, par B. W. Pearse, G. B. Wright et H. F. Perley 73

" 16. Rapport sur les glissoires, estacades, etc., rivière Saguenay, par D. Boulanger, surintendant 80

" 17. Rapport sur les glissoires, estacades, etc., rivière Saint-Maurice, par Charles Lajoie, surintendant 82

" 18. Rapport sur les travaux de la rivière Ottawa, par G. P. Brophy, surintendant 87

" 19. Rapport sur les glissoires et estacades, district de Newcastle, par T. D. Belcher 92

" 20. Rapport sur les services des télégraphes et des signaux, par F. N. Gisborne, surintendant 96

" 21. Rapport sur les services des télégraphes et des signaux, par F. N. Gisborne, surintendant 98

PAGE

Annexe N° 22. Etat concernant les côtes à pêcheries, stations de pêche, etc., dans la province de Québec, par l'hon. P. Fortin 100

" 23. Projet de code pour bulletins de pêche en rapport avec le télégraphe des côtes du golfe et le bas du fleuve Saint-Laurent, par l'hon. P. Fortin..... 104

" 24. Avantages du service télégraphique pour les pêcheries de la Norvége, par l'hon. P. Fortin..... 110

" 25. Rapport sur le chemin de chemin de Témiscouata, par H. F. Perley, ingénieur en chef, et Elzéar Marquis 112

" 26. Propriétés achetées par le département durant l'exercice..... 114

" 27. Liste des réclamations déférées aux arbitres officiels..... 115

" 28. Rapport des commissaires du havre de Québec, sur les amélioration de la rivière Saint-Charles et du bassin de radoub à Lévis. 117

" 29. Rapport des opérations du bateau de levage, havre de Québec, par les commissaires du havre de Québec 127

" 30. Rapport sur l'approfondissement du chenal entre Québec et Montréal 132

" 31. Requête des propriétaires de navires, marchands et autres, en faveur du développement du commerce *viâ* le Saint-Laurent, etc. 135

" 32. Chambre de commerce de Québec—données relatives aux droits de port, etc., à Philadelphie, Baltimore, Boston et Québec. 149

" 33. Commissaires du havre de Montréal—Frais comparatifs de transport, péages, droits de havre et de tonnage, frais de pilotage, etc., à New-York, Philadelphie, Boston, Baltimore et Montréal. 153

" 34. Chambre de commerce de Montréal et association de la Halle au Blé de Montréal—droits de havre et frais de transit à Montréal et dans les ports de l'Atlantique 167

" 35. Mémoire présenté par les commissaires du havre de Montréal, au sujet de la nécessité de réduire leur tarif, et suggérant que le gouvernement devrait considérer les améliorations du chenal entre Montréal et Québec comme travaux publics..... 203

" 36. Mémoire des commissaires du havre de Montréal, priant le gouvernement de se charger de la dette encourue pour les améliorations du chenal entre Montréal et Québec..... 206

" Date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, etc., préparé par le département..... 209

PROVINCES DE LA NOUVELLE-ECOSSE, DU NOUVELLE-BRUNSWICK ET DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

" 38. Date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation dans les provinces maritimes, par I. E. Boyd..... 211

PROVINCE DE QUÉBEC.

PAGE

Annexe N° 39. Date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, etc. Havre de Chicoutimi. 214
" 40. " " " " Eboulements..... 215
" 41. " " " " Baie Saint-Paul 216
" 42. " " " " Québec..... 217
" 43. " " " " Berthier (en haut).. 222
" 44. " " " " Montréal..... 224
" 45. " " " " Coteau-Landing..... 228
" 46. " " " " New-Carlisle..... 229
" 47. " " " " Carleton 231
" 48. " " " " Matane 233
" 49. " " " " Rimouski..... 234
" 50. " " " " L'Islet..... 236

PROVINCE DE L'ONTARIO.

Annexe N° 51. Date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, etc. Napanee 237
" 52, " " " " Trenton..... 238
" 53. " " " " Shannonville 239
" 54. " " " " Belleville..... 240
" 55. " " " " Cobourg..... 242
" 56. " " " " Port-Hope..... 243
" 57. " " " " Newcastle..... 244
" 58. " " " " Port-Darlington 245
" 59. " " " " Toronto..... 246
" 60. " " " " Oakville 247
" 61. " " " " Port-Stanley..... 248
" 62. " " " " Port-Dover 249
" 63. " " " " Port-Burwell 250
" 64. " " " " Morpeth 252
" 65. " " " " Kingsville..... 253
" 66. " " " " Sarnia 254

PAGE

Annexe N° 67. Date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, etc. Bayfield 256

" 68. " " " " Goderich 257

" 69. " " " " Port-Albert 258

" 70. " " " " Inverhuron 259

" 71. " " " " Kincardine..... 260

" 72. " " " " Southampton..... 261

" 73. " " " " Owen-Sound..... 267

" 74. " " " " Meaford 268

" 75. " " " " Presqu'Ile (Baie Geo.) 270

" 76. " " " " Collingwood..... 271

PROVINCE DU MANITOBA.

Annexe N° 77. Date de l'ouverture et de la fermeture de la navigation, etc. Winnipeg (Manit.)... 274

" 78. Liste des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs en chef, et architectes en chef, 1867 à 1880..... 275

CANADA.

RAPPORT

DU

MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS,

POUR

EXERCICE TERMINÉ LE 30 JUIN 1880.

ANNEXES.

ANNEXE No. 1

ETAT indiquant le montant depensé par le ministère des travaux publics, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
EDIFICES PUBLICS.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
En général	12,430 02		
Ontario.			
Bureau de poste, Brantford	12,011 63		
do Guelph		6 50	
Maison de douane, Hamilton		7 00	
Bureau de poste, do		175 57	
Maison de douane, Kingston		4 95	
Abri pour les émigrants, Kingston		3 50	
Collège militaire et fortifications, Kingston	6,951 40		
Pénitencier, Kingston	5,387 18		
Bureau de poste, Kingston		500 50	
Maison de douane, London		262 89	
Bureau de poste, do		7 00	
Salle d'exercices, Ottawa	19,161 54		
Musée géologique, do	1,484 37		
Bureau de poste, do		1,647 39	
Edifices publics, do	8,730 50	103,064 52	103,064 52
do dommage par le feu, Ottawa		10,974 41	
do gaz, Ottawa			21,849 00
do chauffage, Ottawa			29,230 78
do enlever la neige, Ottawa			1,155 58
do ventilation (amélioration de la) Ottawa		4,202 10	
do bureau de poste et Rideau Hall, eau			9,000 00
Casernes du fort Wellington, Prescott		1,393 50	
Rideau Hall		61,391 91	
Combustible et éclairage, Rideau Hall			8,000 00
Maison de douane, Toronto		384 27	
Entrepôt de vérification, Toronto		854 32	
Abri pour les émigrants, do		405 00	
Bureau du revenu de l'intérieur, Toronto		52 34	
Cimetière militaire, do		5 00	
Forts, do		5 00	
Bureau de poste, do		4,366 54	
Edifices publics, do		705 65	
Bureau de poste, Windsor	22,129 07		
Québec.			
Hôpital de la marine, Chicoutimi		301 76	
Station de quarantaine, Grosse-Ile		150 00	
Maison de douane, Montréal		3,014 24	
Entrepôt de vérification, Montréal	10,130 17	1,116 19	

6—1½

ANNEXE N°. 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
EDIFICES PUBLICS—*Suite.*			
Québec—Suite.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Bureaux du revenu de l'intérieur, Montréal		106 14	
Bureau de poste, do		352 80	
Edifices publics, do		23 00	
Edifices de la citadelle, Québec		13,825 46	
Maison de douane, do		306 10	
Magasin militaire du district, Québec		67 70	
Prolongement de la terrace Durham, Québec	2,086 40		
Fortifications, do	50,784 09		
Hôpital de la marine, do		992 20	
Bureau de poste do		444 94	
do Saint-Jean	4,391 33		
Pénitencier de Saint-Vincent-de-Paul	9,682 18		
Maison de douane, Trois-Rivières		1 90	
Vieilles casernes, do		281 95	
Nouveau-Brunswick.			
Maison de douane, Chatham		9 20	
Pénitencier, Dorchester	27,251 93		
Bureau de l'adjudant, Frédéricton		75 00	
Bureau de poste, do	19,358 88		
Edifices publics, do		438 74	
Station de quarantaine de l'Ile du Milieu		32 20	
Maison de douane, Newcastle		4 20	
do Saint-Jean	160,478 08		
Bureau de poste, do	53,799 09		
Edifices publics, do		1,259 48	
Caisses d'épargnes do	5,373 13		
Nouvelle-Ecosse.			
Edifices fédéraux, Halifax		7 50	
Station de Quarantaine, (Ile de Lawlor) Halifax		146 82	
Hôpital de marine, Lunenburg	3,541 64		
Maison de douane, Pictou		193 23	
Station de quarantaine, Yarmouth	106 52		
Ile du Prince-Edouard.			
Edifices publics, Charlottetown		799 16	
Hôpital de la marine, do		252 28	
Manitoba.			
Pénitencier de la Montagne-de-Pierre	5,963 63	3,144 99	
Casernes, Winnipeg		110 00	
Maison de douane, Winnipeg		127 00	
Hôtel du gouvernement (loyer), Winnipeg		8,000 00	
Edifices des émigrants do		18 15	
Edifices publics do		579 43	

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	parations.	Personnel et entretien.
ÉDIFICES PUBLICS—*Fin.*			
Territoires du Nord-Ouest.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Edifices de Battleford	3,737 92	590 0	
Colombie-Britannique.			
Edifices publics		435 85	
Maison de douane et quai de l'entrepôt, Victoria		42 00	
Pénitencier de New-Westminster (chauffage)			128 00
Pénitenciers en général		12 05	
HAVRES ET JETÉES.			
Ontario.			
Havre de Collingwood	6,506 98		
do Kincardine	1,870 30		
do Meaford	624 33		
Ports Rowan et Royal	431 83		
Havre de Toronto	10,315 29		
Québec.			
Jetée de l'Anse Saint-Jean	2,160 84		
do la Baie Saint-Paul		606 60	
do Berthier		92 63	
do Eboulements		941 09	
Havre de Grenville		5 40	
Jetée de l'Islet		670 66	
do Malbaie		1,014 93	
do la Matane		72 43	
Jetées en bas de Québec		758 46	
Jetées et estacades, Belœil			55 00
Rivière Blanche		7 00	
Rivière-du-Loup		2,105 33	
Rivière Ouelle		713 37	
Sainte-Famille		1,493 41	
Saint-Jean-Port-Joli		497 91	
Saint-Laurent		100 55	
Saint-Thomas		1,513 09	
Nouveau-Brunswick.			
Havre de Dipper		4 80	
do du Grand-Manan		5 40	
do de la Pointe-du-Chêne	4,084 68		
do de Richibouctou		753 41	
do de la Baie du Rocher		1,860 00	
do de Saint-Jean		5,916 26	
Nouvelle-Ecosse.			
Rivière Annapolis	1,333 77		
Arichat, ouest	4,346 00		
Bayfield	63 00		
Baie des Vaches	5,125 00		
Cranberry Head		499 95	

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
HAVRES ET JETÉES—*Suite.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Nouvelle-Ecosse—Fin.			
Jetée de D gby		2,338 12	
Ingonish-su d		87 00	
Lingan		1,978 14	
Parrsboro		195 79	
Petit de Grat Inlet		992 70	
Port Medway		214 73	
Ragged Pond		1,991 43	
Anse à la Truite		999 76	
Ile du Prince-Edouard.			
Anse Campbell		130 22	
Baie Colville (Souris)	9,432 67		
Malpèque		356 29	
Miminigash		31 00	
New London	1,998 19		
Tignish		555 02	
Ile Wood	1,963 00		
CHEMINS.			
Route de la Rivière-Rouge		702 23	
Chemin de Témiscouata		899 09	
AMÉLIORATIONS DES RIVIÈRES.			
Ontario.			
Rapides Neebish	8,949 31		
Rivière Thames	3,122 44		
Québec.			
Rivière Nord	329 96		
do Ottawa	4 20		
do Richelieu	518 59		
Fleuve Saint-Laurent (balisage du chenal, lacs Saint-Louis et Saint-François)			990 88
Fleuve Saint-Laurent, enlèv. de chaînes et ancres	6,601 35		
Rivière Saint-Placide	1,719 51		
Nouveau-Brunswick.			
Rivière Oromocto	100 00		
do Richibouctou	998 09		
do Saint-Jean	4,421 89		
Manitoba.			
Rivière Assiniboine	2,499 63		

ANNEXE N° 1—*Suite.*

Désignation des travaux.			Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
AMÉLIORATION DES RIVIÈRES—*Fin.*			$ cts.	$ cts.	$ cts.
Colombie-Britannique.					
Rivière Fraser (Cottonwood Canyon)			10,431 00		
Victoria, enlèvement de roches			179 25		
GLISSOIRES ET ESTACADES.					
Travaux du district du Saguenay				4,611 74	710 05
do du Saint-Maurice			11,074 50	8,497 07	14,823 01
do de l'Ottawa					17,465 29
Rivière Ottawa				3,883 32	
Rivière Gatineau			409 50	1,294 60	
do Madawaska				2,361 70	
do Coulonge				699 02	
do Noire				749 31	
do Pétéwawa				738 72	
do Dumoine				225 01	
Estacades du Sault-au-Recollet				493 22	
Rivière Nation du Sud			488 45		
Travaux de Newcastle				1,050 34	614 07
DRAGUEURS.					
Dragueurs				13,784 63	
DRAGAGE.					
Ontario—					
Havre de Belleville	$1,255 03				
Petit Courant	2,415 25				
Havre de Meaford	48 00				
Owen Sound	1,951 30				
Pénétancouchine	1,624 25				
Picton	1,335 25				
Presqu'Isle	31 22				
Trenton	1,879 48				
En général	3,226 58				
		13,766 36			
Québec—					
Beauharnois	4,515 83				
Rivière L'Assomption	2,518 15				
Rivière à la Graisse (Rigaud)	2,465 22				
Rivière du Saguenay (à Chicoutimi	4,599 14				
		14,098 34			
Provinces maritimes*		60,543 10			
Colombie-Britannique (H. de Victoria)		9,598 39			
			98,006 19		
DIVERS.					
Arpentages et inspections					45,332 86
Arbitrages et jugements					10,035 38

ANNEXE N° 1—*Fin.*

Désignation des travaux.	Construction.	Réparations.	Personnel et entretien.
TÉLÉGRAPHES.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Lignes de télégraphe par terre et câbles, bas du Saint-Laurent	5,241 76	.....	.....
Lignes télégraphiques, provinces maritimes	15,695 85	.....	.....
do Colombie-Britannique	.....	.....	35,578 30
do Ile du Prince-Ed. (subv.)	.....	.....	1,946 66
Agent et dépenses contingentes, C.-B.	.....	.....	2,818 85
TRAVAUX AUTORISÉS PAR ACTES SPÉCIAUX DU PARLEMENT.			
Saint-Laurent (approfondissement entre Québec et Montréal)	140,000 00	.....	.....
Améliorations du havre de Québec	200,000 00	.....	.....
Bassin de radoub de Lévis	75,000 00	.....	.....
Totaux	1,081,017 05	297,173 80	199,678 71
Grand total	.....	.....	1,577,869 56

O. DIONNE,
Comptable.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 15 janvier 1881.

ANNEXE No. 2.

NAVIGATION DU SAINT-LAURENT.—TABLEAU DES DISTANCES.

DU DÉTROIT DE BELLE-ILE A DULUTH, A LA TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR, PAR EAU.

De	A	Sections de la navigation.	Milles statutaires. Intermédiaire	Milles statutaires. Total au détroit de Belle-Ile.
Détroit de Belle-Ile	Cap Whittle	Golfe Saint-Laurent	240	240
Cap Whittle	Phare ouest d'Anticosti	do do	201	441
Phare ouest d'Anticosti	Pointe-aux-Pères	Fleuve Saint-Laurent	202	643
Pointe-aux-Pères	Rimouski	do	6	649
Rimouski	Bic	do	12	661
Bic	Ile Verte	do	39	700
Ile Verte (v.-à-v. Saguenay)	Québec	do	126	826
Québec	Trois-Rivières	do à ligne de m.	74	900
Trois-Rivières	Montréal	do	86	986
Montréal	Lachine	Canal Lachine	8½	994½
Lachine	Beauharnois	Lac Saint-Louis	15¼	1,009¾
Beauharnois	Sainte-Cécile	Canal Beauharnois	11¼	1,021
Sainte-Cécile	Cornwall	Lac Saint-François	32¾	1,053¾
Cornwall	Débarcadère de Dickinson	Canal Cornwall	11½	1,065¼
Débarcadère de Dickinson	Pointe Farran	Fleuve Saint-Laurent	5	1,070¼
Pointe Farran	Extrém. sup. de l'île Croyle	Canal de la P'te Farran	¾	1,071
Extrém. sup. de l'île Croyle	Williamsburg ou Morrisburgh	Fleuve Saint-Laurent	10½	1,081½
Williamsburg	Rapide Plat	Canal du Rapide Plat	4	1,085½
Rapide Plat	Village de la Pointe Iroquois	Fleuve Saint-Laurent	4½	1,090
Village de la P'te Iroquois	Extrém. sup. de la Presqu'Ile	Canal de la P'te Iroquois	3	1,093
Presqu'Ile	Pointe Cardinal, Edwardsburgh	Canal de la Junction	2⅝	1,095⅝
Pointe Cardinal	Tête du Rapide des Galops	Canal des Galops	2	1,097⅝
Rapides des Galops	Prescott	Fleuve Saint-Laurent	7⅜	1,105
Prescott	Kingston	do	59	1,164
Kingston	Port-Dalhousie	Lac Ontario	170	1,334
Port-Dalhousie	Port-Colborne	Canal Welland	27	1,361
Port-Colborne	Amherstburgh	Lac Erié	232	1,593
Amherstburgh	Windsor	Rivière Détroit	18	1,611
Windsor	Pied de l'île Sainte-Marie	Lac Sainte-Claire	25	1,636
Pied de l'île Sainte-Marie	Sarnia	Rivière Sainte-Claire	33	1,669
Sarnia	Pied de l'île Saint-Joseph	Lac Huron	270	1,939
Pied de l'Ile St.-Joseph	Pied du Sault-Sainte-Marie	Rivière Sainte-Marie	47	1,986
Sault-Sainte-Marie	Tête du Saul-tSainte-Marie	Canal duSault-Ste-Marie	1	1,987
Tête du Sault-St-Marie	Pointe-aux-Pins	Rivière Sainte-Marie	7	1,794
Pointe-aux-Pins	Duluth	Lac Supérieur	390	2,384

Des 2,384 milles du détroit de Belle-Ile à la tête du lac Supérieur, il y a 71¾ milles de navigation artificielle, et 2,312¼ de navigation ouverte.

Du détroit de Belle-Ile à Liverpool, 1,942 milles géographiques, ou 2,234 statutaires.

La chute totale, du lac Supérieur à la ligne des marées, est d'environ 600 pieds.

ANNEXE N° 2.—*Suite.*

DE QUÉBEC A LIVERPOOL, *viâ* DÉTROIT DE BELLE-ILE ET MALIN HEAD, NORD DE L'IRLANDE.—B.

De	A	Sections de la navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve St-Laurent	106	122
Saguenay	Pointe-aux-Phères	do	53	61
Pointe-aux-Pères	Ext. ouest du phare d'Anticosti	do	176	202
Ext. ouest d'Anticosti	Cap Whittle, côtes du Labrador	Golfe Saint-Laurent	175	201
Cap Whittle	Phare de Belle-Ile, entrée est du Détroit	do	209	240
Belle-Ile	Malin Head, nord de l'Irlande	Océan Atlantique	1,750	2,013
Malin Head	Liverpool	do et mer d'Irland.	192	221
Total, de Québec à Liverpool, *viâ* Belle-Ile et Malin Head, nord de l'Irlande			2,661	3,060

TÊTE DU LAC SUPÉRIEUR A LIVERPOOL, *viâ* DÉTROIT DE BELLE-ILE ET NORD DE L'IRLANDE.—C.

Sections de la navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Tête du lac Supérieur, à Fond du Lac, à Québec	1,355	1,558
Québec à Liverpool, *viâ* détroit de Belle-Ile et nord de l'Irlande	2,661	3,060
Total, de la tête du lac Supérieur à Liverpool, *viâ* Belle-Ile et Malin Head, nord de l'Irlande	4,016	4,618
N.B.—Route plus courte par le détroit de Belle-Ile que par le Cap Race	158	182

Détroit de Belle-Ile, 80 milles de long sur 14 de largeur en moyenne.

ANNEXE N° 2. —*Suite.*

HE QUÉBEC À LIVERPOOL, *viâ* CAP RACE ET MALIN HEAD, NORD DE L'IRLANDE.—D

De	A	Sections de navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
Québec	Saguenay	Fleuve St.-Laurent	106	122
Saguenay	Pointe-au-Père	do	53	61
Pointe-au-Père	Pointe-du-Métis	do	22	25
Métis	Cap Ste-Anne-des-Monts	do	71	82
Cap Ste-Anne-des-Monts.	Cap de la Madeleine.	do	46	53
Cap de la Madeleine	Pointe Renommée	do	29	33
Pointe Renommée	Cap des Rosiers	do	25	29
Cap des Rosiers	Cap St-Pierre, de Miquelon	Golfe Saintt-Laurent	343	394
Cap St. Pierre de Miquelon	Cap Race	Océan Atlantique	132	152
Cap Race	Malin Head	do do	1,800	2,070
Malin Head	Liverpool	do et mer d'irland.	192	221
Total, de Québec à Liverpool, *viâ* Cap Race et Malin Head, nord de l'Irlande			2,819	3,242

DE LA TETE DU LAC SUPÉRIEUR À LIVERPOOL, *viâ* CAP RACE ET LE NORD DE L'IRLANDE.—E.

Sections de la navigation.	Milles géographiques.	Milles statutaires.
De la tête du lac Supérieur, à Fond du Lac, à Québec	1,355	1,558
De Québec à Liverpool, *viâ* Cap Race et le Nord de l'Irlande	2,819	3,242
Total, de la tête du lac Supérieur à Liverpool, *viâ* Cap Race et Malin Head, nord de l'Irlande	4,174	4,800
N.B.—La route par le Cap Race est plus longue que par le détroit de Belle-Ile	158	182

ANNEXE N° 2.—*Fin.*

NAVIGATION SUR LES LACS —F.

Noms des lacs et des rivières s'y rattachant.	Milles statutaires.			Profondeur en pieds.		Milles carrés.	Elévation au-dessus de la mer à Trois-Rivières.
	Plus grande longueur.	Plus grande largeur.	Largeur moyenne.	Maximum.	Moyenne.		
							Pieds.
Lac Supérieur	390	160	80	.....	900	32,000	600
Rivière Sainte-Marie	55	4	1	60	30	.....	582
Michigan	345	84	58	.....	1,000	22,400	580
Baie Verte	100	25	18	.....	500	2,000	580
Détroits de Mackinaw	50 Pas additionné.	20	10	200	40	.....	580
Baie Georgienne	130	55	40	.....	500	.....	578
Huron	270	105	70	900	450	23,000	578
Rivière Sainte-Claire	33	.....	.....	50	35	.....	.....
Lac Sainte-Claire	25	25	20	27	15	360	572
Rivière Détroit	25	3	1	37	29	.....	.....
Lac Erié	250	60	38	204	90	10,000	564
Rivière Niagara	35	3	1	.....	30	.....	.....
Lac Ontario	190	52	40	600	412	6,700	234
Lac Saint-François	33	5	4	80	36	132	141
Lac Saint-Louis	15	7	5	68	30	75	58
Lac Saint-Pierre	30	9	7	40	8	200	0
Fleuve St-Laurent, reliant les lacs entre Kingston et Trois-Rivières	186	.....	.....	.....	20	.....	.....
Total, longueur de nav. sur les lacs.	2,112	Y compris parties de rivières				96,867	.....
do do ...	1,778	Sans compter do				.....	.....

DU DEBARCADÈRE PRINCE ARTHUR (LAC SUPÉRIEUR), À FORT-GARRY (WINNIPEG), PAR LA ROUTE CANADIENNE, QUAND ELLE EST OUVERTE.—G.

	Milles statutaires.	
	Intermédiaire	Total.
Du débarcadère Prince Arthur à Shebandowan	45	45
Du lac Shebandowan à l'Angle Nord-Ouest	312	357
De l'Angle Nord-Ouest à Fort-Garry (Winnipeg)	95	452

Le trajet du bateau à vapeur, de Collingwood au débarcadère Prince Arthur, est de 532 miles.

ANNEXE No. 3.

RAPPORT DE L'ARCHITECTE.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 4 décembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les nouvelles constructions et réparations exécutées sous le contrôle du ministère des travaux publics dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1880.

THOMAS S. SCOTT,
Architecte en chef.

F. H. ENNIS, écr.,
Secrétaire,
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

PROVINCE DE L'ONTARIO.

OTTAWA.

TERRAINS DU PARLEMENT.

Ces terrains ont été tenus en bon état.

ÉDIFICE DU PARLEMENT.

La tribune actuelle des journalistes, dans la chambre des communes, ayant été trouvée insuffisante pour contenir le nombre voulu de sténographes, on a décidé de l'agrandir. Ce changement facilitera beaucoup, croit-on, le travail des sténographes.

En octobre, un commencement d'incendie a causé des dommages considérables à la toiture et au plafond de la Chambre, ainsi qu'au mobilier et aux murs. Ces dommages ont été réparés, et en même temps on a fait des changements dans le plafond de manière à améliorer l'éclairage de la Chambre.

Les plans ont été dressés, et l'ouvrage a été fait sous la direction de ce ministère.

ÉDIFICE DÉPARTEMENTAL DE L'OUEST.

Le ministère des postes ayant besoin d'un plus grand nombre de bureaux, ainsi que d'une chambre à l'épreuve du feu pour garder les timbres, on s'est arrangé de manière à terminer et aménager en bureaux trois des chambres inachevées dans le soubassement, et une chambre pour les timbres.

Les plans, etc., ont été dressés et des soumissions seront bientôt demandées pour ces travaux.

Un ascenseur hydraulique a été construit par M. John Fenson, mécanicien de Toronto, et il est maintenant utilisé.

ÉDIFICE DÉPARTEMENTAL DE L'EST.

La voûte actuelle du ministère des finances n'étant plus suffisante pour les besoins, on a décidé d'en construire une nouvelle qui sera à l'épreuve du feu et des voleurs.

Des plans et devis ont été dressés, et des soumissions seront bientôt demandées.

Des changements considérables et des additions ont été faits aux bureaux qui se trouvent dans cette partie de l'attique qu'occupent aujourd'hui la division des terres fédérales, la division des assurances faisant partie du ministère des finances, et la division des affaires des Sauvages. Des plans ont été dressés et les travaux exécutés sous le contrôle de ce ministère.

RIDEAU HALL.

Le système de drainage a été amélioré.

On a construit un vestiaire temporaire, qui, divisé en sections, peut s'enlever aussitôt que l'hiver est fini, et peut se replacer à volonté.

Un nouveau rond à patiner, avec maison en tronc d'arbres, a été construit.

L'agrandissement du lavoir dont j'ai parlé dans mon dernier rapport, a été fait et consiste en un appentis de 20 pieds sur 10, placé au côté ouest de la buanderie.

BUREAU DE POSTE, ETC.

Vu le nouveau système adopté par le département des postes de livrer à domicile les matières postales, on a trouvé qu'on pouvait se dispenser d'un grand nombre de boîtes aux lettres fermant à clef. Ces boîtes pourront être utilisées dans les autres bureaux de poste que l'on construit actuellement.

L'espace qu'elles occupaient a été utilisé pour l'affichage des avis au public.

Un bureau pour le vendeur des timbres-poste a été aménagé dans le vestibule.

Des plans ont été dressés et les travaux faits sous la surveillance de ce ministère.

MUSÉE GÉOLOGIQUE.

L'édifice connu sous le nom d'hôtel Clarendon, à l'encoignure nord-est des rues Sussex et George, à Ottawa, ayant été acheté dans le but d'y établir un musée, les plans et devis ont été dressés par ce ministère, et comprennent les changements nécessaires pour l'usage projeté, et des soumissions seront bientôt demandées pour leur exécution.

L'édifice aura une façade de 63 pieds sur la rue Sussex et une autre de 156 sur la rue George, avec une profondeur moyenne de 38 pieds sur chaque rue. Le soubassement, de toute la grandeur du musée, sera divisé en chambres servant au déballage et à l'emmagasinage des gros et pesants spécimens et aux duplicatas, avec laboratoire, à l'appareil de chauffage, et au combustible.

Le rez-de-chaussée aura une entrée sur les deux rues. La partie qui fait face à la rue George comprendra le bureau des dessinateurs, la bibliothèque, les laboratoires des chimistes, la chambre de pesage, et la voûte de sûreté dans laquelle on gardera les notes de campagnes, les cartes, etc. Le premier et le second étages faisant face à la rue Sussex, seront divisés en bureaux, et l'aile sur la rue George renfermera une chambre de musée de 103 pieds sur 33 à chaque étage.

L'emplacement est suffisamment grand pour faire toute augmentation ultérieure, si le besoin s'en faisait sentir.

SALLE D'EXERCICE.

Cet édifice, dont j'ai donné une description dans mon dernier rapport, a été terminé à ma satisfaction par l'entrepreneur, M. Robert Whyte.

Les plans et devis pour l'aménagement des salles d'armes, de musiques, etc., ont été dressés par le département et des soumissions seront bientôt demandées.

Les plans ont été dressés et les travaux faits sous la direction du ministère.

BRANTFORD.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

Cet édifice, dont j'ai donné une description dans mon dernier rapport, a été terminé par l'entrepreneur, M. J. Brown, d'Hamilton.

Des plans des installations diverses du bureau de poste, de la douane, et du bureau du revenu de l'intérieur, ont été préparés et ces travaux sont en voie d'exécution, ainsi que l'appareil de chauffage.

On espère que l'édifice sera prêt à être occupé bientôt.

Architecte, M. John Henry ; entrepreneur, M. J. Brown ; entrepreneur de l'appareil de chauffage, M. W. L. Apply ; entrepreneur des installations, M. John Graham.

TORONTO.

BUREAU DE POSTE.

L'installation intérieure du rez-de-chaussée a été changée et arrangée de manière à agrandir le vestibule.

On a établi sur la rue Adelaïde une nouvelle boîte extérieure pour la réception des matières postales, et de nouveaux cabinets à l'anglaise et des latrines ont été construits dans la cour.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

Une entrée additionnelle par la partie vacante du lot a été pratiquée, et des changements utiles ont été faits dans les divisions intérieures.

KINGSTON.

COLLÈGE MILITAIRE, FORTIFICATIONS, ETC.

Les réparations ordinaires et nécessaires ont été faites sous la direction des architectes locaux, MM. Power et fils.

PÉNITENCIER.

Le bâtiment partiellement détruit par le feu, et servant autrefois d'atelier, a été recouvert et réparé. La moitié en a été convertie en cellules pour les détenus aliénés, et l'autre moitié en salles de récréation, etc.

L'emploi de ce bâtiment à cette fin, est devenu nécessaire à cause du transfert de l'Asile de Rockwood du gouvernement fédéral à celui de la province de l'Ontario.

Il sera bientôt prêt à être occupé.

Ces travaux ont été faits par les détenus sous la direction de M. Bowes, architecte-dirigeant, de ce département.

WINDSOR.

BUREAU DE POSTE, DOUANE, ETC.

Cet édifice, dont j'ai donné une description dans mon dernier rapport, est terminé.

Entrepreneur, M. Toms.

Architecte-dirigeant, M. W. Scott.

Des plans pour l'installation intérieure des bureaux de poste, du revenu de l'intérieur, et de la douane, sont en cours de préparation.

PROVINCE DE QUÉBEC.

QUÉBEC.

PORTES KENT ET SAINT-LOUIS.

Les travaux pour ces portes ont progressé lentement, à cause d'un changement de dessin. On espère qu'elles seront terminées cet automne. Entrepreneur des portes, H. J. Beemer, (par transfert de L. Z. Malette.)

Plans dressés et travaux exécutés sous la directien de ce ministère.

FORTIFICATIONS DE QUÉBEC.

Ayant trouvé nécessaire de faire des réparations considérables aux fortifications, à Québec, les travaux ont été divisés en trois sections, comme suit:

La première—s'étendant vers le sud à partir de la porte Saint-Louis et dans son voisinage immédiat, a été donnée à MM. Parent et Lortie.

La seconde—s'étendant vers le nord à partir de la porte Saint-Louis et entre les portes Saint-Louis et Kent, a été donnée à M. A. Giroux.

La troisième—en bas de la porte Saint-Jean, dans une direction nord de la porte Saint-Jean, et vers le bastion des casernes, a été faite à la journée, sous la direction de M. Bigaouette.

CITADELLE.

Le logement des officiers a été nettoyé, réparé et le mobilier a été en partie renouvelé. Une partie des magasins, dans le voisinage immédiat du bastion du Cap Diamant, a été convertie en écuries.

PROLONGEMENT DU BOULEVARD DURHAM.

On a continué la construction d'une partie du mur de prolongement du boulevard Durham, en ligne avec les vieux murs de batterie; mais vu que la saison était très avancée avant qu'on pût commencer les travaux, on n'en a fait qu'une partie. Architecte-dirigeant, T. G. Lepage; entrepreneur, Fortunat Jobin.

HOPITAL DE LA MARINE.

L'égoût principal a été mis dans un état satisfaisant, et d'autres améliorations ont été faites au système de drainage.

MONTRÉAL.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION.

Une presse hydraulique exigeant des fondations spéciales a été placée. Des installations diverses pour des services spéciaux ont été faites, ainsi que divers changements dans les ascenseurs, l'appareil à gaz, les sonnettes, etc.

PÉNITENCIER DE SAINT-VINCENT-DE-PAUL.

Le dortoir de l'est, contenant cent trente-deux (132) cellules, a été complété, et les murs du dortoir de l'ouest, qui en contiendra le même nombre, sont déjà élevés de dix (10) pieds au-dessus de terre.

La chapelle catholique a été agrandie au moyen d'une rallonge de quatre-vingt-huit (88) pieds sur quarante (40).

Les plans et devis ont été dressés sous la surveillance immédiate de ce ministère.

Le plâtrage a été donné à l'entreprise.

Le reste des travaux a été exécuté par les détenus, et les matériaux fournis par ce département.

Architecte-dirigeant,—M. John Bowes.

SAINT-JEAN.

BUREAUX DE LA POSTE, DE LA DOUANE, ETC.

Depuis mon dernier rapport annuel cet édifice a été terminé.

Entrepreneur – M. Alexandre Paquette.

Un entrepôt de vérification, avec ses dépendances, a été construit en arrière de l'édifice principal, le lot ayant été clôturé et les installations intérieures du bureau de la poste faites par M. A. P. Macdonald, entrepreneur.

Plans dressés par le ministère.

Architecte-dirigeant, A. P. Hutchison, Montréal.

GROSSE-ILE.

QUARANTAINE.

Les plans et devis d'un hôpital pouvant loger quatre-vingts malades ont été dressés par le ministère, et des soumissions seront bientôt demandées.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

DORCHESTER.

PÉNITENCIER GÉNÉRAL DES PROVINCES MARITIMES.

Depuis mon dernier rapport, un contrat pour une partie de l'appareil de chauffage à la vapeur a été passé avec MM. Wisdom et Fish, de Saint-Jean, et ce travail a été fait.

Des plans et devis ont été dressés et des soumissions seront bientôt demandées pour les dépendances nécessaires du pénitencier qui suivent: 15 maisons à demi détachées pour les bureaux, une boulangerie, un hôpital, une buanderie, des ateliers, une glacière et des serres à légumes. Toutes ces constructions seront en bois, détachées du pénitencier proprement dit, et séparées les unes des autres.

On a fait des arrangements pour entourer d'une clôture de pieux, environ 17 acres de terre; et aussi pour fournir au pénitencier l'eau d'une source, située à une distance d'à peu près un mille et quart de l'édifice.

SAINT-JEAN.

CAISSES D'ÉPARGNES.

Mon dernier rapport donne une description de cet édifice, qui est maintenant terminé, aménagé et occupé.

Des murs d'enceinte, des sentiers pour les piétons, etc., ont été construits et la partie inoccupée du lot nivelée.

On a passé avec MM. J. et J. Taylor, de Toronto, un contrat pour une porte de voûte spéciale.

Architectes-dirigeants—MM. McKean et Fairweather.

BUREAU DE DOUANE.

J'ai fait dans mon dernier rapport annuel une description de cet édifice.

Les travaux sont bien avancés et j'espère qu'il seront terminés à l'automne.

Le ministère a fait dresser des plans et devis pour l'appareil de chauffage, l'installation intérieure, etc., et des soumissions seront bientôt demandées.

Entrepreneurs, MM. Williams, Anderson et Williams.

Architectes dirigeants, MM. McKean et Fairweather.

6—2

BUREAU DE POSTE.

Une description de cet édifice a paru dans mon dernier rapport. Les travaux n'ont pas été poussés aussi rapidement qu'on l'espérait ; mais j'espère que l'édifice sera terminé cet automne, et pourra être occupé au commencement de l'année prochaine.

Entrepreneurs de la maçonnerie, de la menuiserie, etc., MM. Jones, Booth et Doddridge.

Entrepreneur de la serrurerie, M. H. J. Clubb.

Architecte-dirigeant, M. W. Morgan Smith.

FRÉDÉRICTON.

BUREAU DE POSTE.

L'entreprise est terminée.

Entrepreneurs, MM. Snow et Scouller.

Architecte-dirigeant, M. D. E. Dunham.

Des plans ont été dressés pour l'installation du bureau de poste proprement dit ; et des soumissions seront bientôt demandées pour l'achèvement de la partie supérieure de l'édifice, qui sera occupée par les bureaux de la douane et du revenu de l'intérieur.

NOUVELLE-ECOSSE.

LUNENBURG.

HÔPITAL DE LA MARINE.

On espère que la partie de ces travaux qui a été donnée à l'entreprise sera terminée à l'automne.

On a fait des arrangements pour clôturer le lot pour la disposition des terrains, pour le mobilier, pour le service d'eau, etc.

Entrepreneurs de l'édifice, MM. Eli Hopps et John Mitchell.

Travaux faits sous la direction de M. Solomon Morash, commis des travaux.

Plans et devis dressés par le ministère.

MANITOBA.

ÉDIFICES DU PARLEMENT, RÉSIDENCE DU LIEUTENANT-GOUVERNEUR.

Des esquisses des plans de ces édifices ont été faits par le ministère.

On prend actuellement sur les lieux des informations quant aux matériaux, etc., pour la construction.

PÉNITENCIER DE LA MONTAGNE-DE-PIERRE.

Des crédits ont été accordés pour la construction de nouvelles serres à légumes, d'étables, de dépendances, d'une buanderie et d'un séchoir ; pour le bois de clôtures, le mobilier des bureaux, ainsi que pour une partie de l'appareil de chauffage.

On a fourni des poëles et leurs accessoires pour chauffer le pénitencier en attendant que l'installation de l'appareil de chauffage soit terminée.

On a acheté le bois et autres matériaux pour les réparations ordinaires et nécessaires.

On se propose de commencer les travaux sous peu.

Plans et devis dressés sous la direction immédiate du ministère. Les travaux seront faits par les détenus, et les matériaux fournis par ce ministère.

Architecte-dirigeant, M. J. P. M. Lecourt.

WINNIPEG.

HOPITAL DES IMMIGRANTS.

Les plans et devis de cet édifice ont été dressés par le ministère, qui demandera bientôt des soumissions.

Cet édifice sera construit dans le voisinage immédiat de la cité de Winnipeg, sur la ligne du chemin de fer Canadien du Pacifique; il aura une façade de 130 pieds sur 29 de profondeur, et en outre, en arrière, une aile de 46 pieds par 18.

La façade, sur une longueur de 54 pieds, et toute l'aile, auront un étage de hauteur, et le reste de la façade en aura deux.

Le rez-de-chaussée renfermera une cuisine, une grande salle ou dortoir pour les hommes, des chambres pour les infirmières, le cabinet du chirurgien, une salle contenant cinq lits pour les hommes, et les escaliers donnant accès au premier étage.

L'aile en arrière servira de buanderie, etc.

L'étage supérieur est disposé en grand dortoir pour les femmes, et en deux petites chambres pour le personnel.

COLOMBIE-BRITANNIQUE.

BUREAU DE POSTE DE VICTORIA.

La façade en pierre de cet édifice ayant été trouvée en mauvais état, on a jugé nécessaire de la démolir et de la reconstruire en faisant de nouvelles dispositions pour les bureaux.

REMARQUES GÉNÉRALES.

Beaucoup d'autres réparations de moindre importance, mais nécessaires, ont dû être faites à d'autres édifices de l'Etat, et bien qu'elles ne soient pas assez importantes pour mériter une mention spéciale, elles ont tout de même exigé beaucoup d'attention et un contrôle spécial.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

THOMAS S. SCOTT,
Architecte en chef.

ANNEXE No. 4.

RAPPORT DE L'INGÉNIEUR-MÉCANICIEN.

(Numéro de renvoi, 9123.)

OTTAWA, 9 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant sur les édifices publics dépendant du ministère des travaux publics et mis sous mon contrôle durant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

PROVINCE DE L'ONTARIO.

OTTAWA.

ÉDIFICES DU PARLEMENT.

On a entrepris et mené à bonne fin, des changements considérables dans le système de ventilation de la Chambre des communes.

On a fait à l'appareil de chauffage de l'édifice les réparations habituelles pour maintenir son efficacité, et quelques changements ont été apportés pour améliorer le système et le rendre plus confortable pour les employés et pour économiser le combustible.

ÉDIFICES DÉPARTEMENTAUX.

De nouveaux bureaux ayant été aménagés dans l'attique de l'édifice de l'est, l'appareil de chauffage a été légèrement prolongé, afin de passer dans ces nouveaux bureaux; on a fait aussi dans les édifices de l'est et de l'ouest de légers changements dans les tuyaux de la chambre des chaudières, afin de donner à celles-ci une plus basse pression, et d'économiser le combustible.

RIDEAU HALL.

On a amélioré le système de suspension à contrepoids du gazomètre, de manière à le faire fonctionner automatiquement et diminuer la consommation de gaz dans la résidence du gouverneur général, en réduisant la pression.

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.

Les appareils de chauffage dans les divers bureaux de poste et de douanes sont tous restés en bon état et n'ont exigé aucune dépense pour réparations.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ENTREPOT DE VÉRIFICATION, MONTRÉAL.

Dans le plan original de cet édifice, certaines parties seulement devaient être chauffées ; on a trouvé nécessaire, pendant l'exercice, d'agrandir le système et de faire de légers changements aux tuyaux pour les adapter aux améliorations faites dans les bureaux.

La machine à vapeur et les ascenseurs sont en très-bon état, et n'ont exigé que les réparations ordinaires occasionnées par l'usure.

BUREAU DE DOUANE, QUÉBEC.

On a fait de légères réparations à l'appareil de chauffage, qui est très vieux et imparfait.

ÉDIFICES PUBLICS EN GÉNÉRAL.

Les appareils de chauffage, dans tous les autres bureaux de poste et de douane, sont en bon état, et il n'a pas été nécessaire de faire de dépenses pour les réparer.

NOUVELLE-ECOSSE.

L'appareil de chauffage de l'édifice fédéral à Halifax, n'a pas eu besoin de réparations.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

Un contrat a été passé avec MM. McDonald et Cie, d'Halifax, pour l'appareil de chauffage du nouvelle édifice de la caisse d'épargne, à Saint-Jean ; il a été terminé en six semaines et il fonctionne bien.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Il n'a pas été nécessaire de faire de dépenses pour réparer l'appareil de chauffage de l'édifice des bureaux de poste et de douane de Charlottetown.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. R. ARNOLDI,
Ingénieur-mécanicien.

F. H. Ennis, écr.,
Secrétaire,
Département des travaux publics.

ANNEXE No. 5.

RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF.

(Numéro de renvoi, 9420.)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS.
OTTAWA, 25 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport sur les constructions et les relevés du dernier exercice.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

F. H. ENNIS, écr.,
Secrétaire du ministère des travaux publics.

ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ANSE CAMPBELL.

L'anse Campbell, dans le comté de Kings, Ile du Prince-Edouard, est située à environ 8 milles à l'ouest de la Pointe de l'Est. Le brise-lames de cet endroit a été construit en 1872 par le gouvernement local ; dépense, $4,550.

Une petite somme a été dépensée pour remplacer le revêtement en planches de l'extrémité extérieure emportée par une tempête.

BAIE COLVILLE.

Les travaux de construction de l'extrémité extérieure du brise-lames de Souris, Baie Colville, Ile du Prince-Edouard, ont été terminés en septembre dernier.

NEW-LONDON.

New-London, dans le comté de Queen, Ile du Prince-Edouard, est situé sur la côte nord et près du centre de l'ile.

Les travaux à cet endroit ont été commencés en 1836, et jusqu'en 1872, le gouvernement local avait dépensé $4,075 pour leur exécution. De 1875 à 1879, on a dépensé une somme de $6,286.13 pour réparer et prolonger ces travaux dans la mer. La somme votée pour le dernier exercice a été dépensée, en vertu du contrat, pour la construction d'une longueur additionnelle de brise-lames pour arrêter et faire accumuler le sable du côté nord, et pour y former une protection naturelle à l'entrée du havre.

MALPÈQUE.

La baie de Malpèque est située sur la côte nord de l'Ile du Prince-Edouard, à 90 milles de la Pointe Est et à 40 milles du cap Ouest.

En 1878, on a construit un brise-lames de 600 pieds de longueur à partir de l'extrémité ouest des battures dites Royalty Sands, situées du côté est et à l'entrée de la baie.

Dans le cours du présent exercice on a dépensé une faible somme pour réparer les dommages faits à l'extrémité intérieure, et pour empêcher la mer de se frayer un passage à travers les sables.

TIGNISH.

Dans le comté de Prince, I.P.E. L'extrémité extérieure de la jetée du côté nord de l'entrée du havre ayant été affouillée par la mer, elle s'est tassée presque jusqu'au niveau des hautes eaux, et l'on a dépensé le crédit voté pour rehausser cette partie de la jetée à son niveau originaire. Cette construction a été considérablement endommagée pendant une tempête en octobre 1879, et l'on a pris des mesures pour la réparer temporairement et consolider durant l'hiver.

NOUVELLE-ECOSSE.

BAIE-DES-VACHES.

Le brise-lames de la Baie des Vaches, dans le comté du Cap-Breton, a éprouvé de nouveaux dommages durant l'hiver 1878-79, et le crédit a été dépensé pour la construction d'une longueur de 70 pieds, pour boucher une ouverture du côté de la mer à l'extrémité extérieure; pour replacer le ballast, renouveler des parties du chemin, recouvrir de planches la face extérieure, et remplacer des poteaux de défense.

Le 20 novembre 1879, ce brise-lames a été sérieusement endommagé, et tant qu'une plage, qui est aujourd'hui en partie formée, ne s'étendra pas sur toute la longueur du brise-lames du côté de la mer, cette construction sera sujette à des dommages plus ou moins considérables.

LINGAN.

Le havre de Lingan, comté du Cap-Breton, est à la tête de la baie des Sauvages, sur la côte nord-est du Cap-Breton, et à environ 12 milles au sud-est de l'entrée du havre de Sydney.

Le crédit a été dépensé pour redresser et creuser le chenal à l'entrée du havre, ce qui permet aux navires d'un plus fort tirant d'entrer et de prendre du charbon aux mines de Lingan.

INGONISH-SUD.

A Ingonish, comté de Victoria, C.-B., on a dépensé une faible somme pour remplacer des poteaux de défense emportés par la glace dans le cours du printemps de 1879.

PETIT DE GRAT.

A Petit-de-Grat, île Madame, comté de Richmond, N.-E., on a ouvert un passage partiel à travers la batture à la tête de la baie Petit-de-Grat, pour permettre aux bateaux de pêche de se rendre sur les fonds de pêche de la baie des Rochers.

ARICHAT WEST.

A Arichat-Ouest, île Madame, comté de Richmond, C.-B., les travaux de fermeture du havre à son extrémité est, commencés par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse avant la confédération, ont été terminés en novembre 1879.

RAGGED POND.

Ragged Pond, sur le côté nord de la baie de Chedabouctou, comté de Guysboro', N.-E., est situé à 5¾ milles à l'est de l'entrée du havre de Guysboro.

Dans le cours de 1879, la somme de $2,000 a été dépensée pour l'ouverture d'un chenal entre la baie et l'Etang (*Pond*) et pour en protéger les côtés au moyen de caissons. Le crédit voté pour 1880 a été employé à compléter ces constructions et à approfondir l'entrée.

PARRSBORO OU RIVIÈRE DE L'ILE À LA PERDRIX.

Le redressement du chenal de cette rivière, dans le comté de Cumberland, N.-E., a été commencé vers la fin de mai 1879, et les travaux ont été continués jusqu'à la clôture de la navigation. Ils ont été repris de bonne heure cette année, et se sont continués jusqu'au 17 juin, date à laquelle le crédit voté s'est trouvé épuisé. On a déplacé de la Pointe Robertson 315 verges cubes, de la pointe Mullin 3,640 verges cubes, et de la Pointe Shannon 6,265 verges cubes, ce qui donne un total de 10,220 verges cubes de vase, de sable et de sciure de bois. Ces travaux ont été faits à la main pendant les eaux basses, en se servant d'un chaland à clapets que l'on vidait à l'eau haute, à certains endroits.

WINDSOR.

Un grand banc de vase s'étant formé contre le quai du chemin de fer à Windsor, comté de Hants, N.-E., et le rendant ainsi inutile, on a décidé d'enlever une partie de cette vase pour permettre aux navires tirant 15 pieds d'eau d'y venir charger comme les années précédentes.

Deux chalands appartenant au *New Dominion* ont été envoyés de Saint-Jean, de bonne heure en mai, et commencèrent les travaux, qui se continuèrent jusqu'au 30 juin ; à cette date on avait enlevé 2,150 verges cubes de tuf, de sable et de vase.

Ces travaux ont été faits de la même manière que ceux de la rivière de l'Ile à la Perdrix.

PORT-MEDWAY.

Port-Medway, comté de Queen, N.-E., est situé sur le côté sud et à environ trois milles de l'entrée de la baie de Port-Medway, sur l'Atlantique.

Ces constructions ont été faites en 1874 pour empêcher le mer de se frayer un passage à travers la langue de terre qui sépare le havre de la baie.

Elles ont bien résisté, mais le ballast s'est tassé beaucoup et la dépense que l'on a faite a eu pour but de remplir les caissons.

RIVIÈRE ANNAPOLIS.

Cette rivière se jette dans le bassin Annapolis à son extrémité Est, et elle est navigable à l'eau haute jusqu'à Bridgetown, distance de 14 milles.

Le chenal sur un parcours de quelques milles en aval de Bridgetown est obstrué par de nombreux cailloux, dont un grand nombre a été enlevé.

DIGBY.

La jetée de Digby est située à l'extrémité ouest du bassin Annapolis, et à trois milles de Digby Gut, qui sert d'entrée dans la baie de Fundy.

Elle a été construite il y a bien des années par le gouvernement de la Nouvelle-Ecosse pour servir de débarcadère public pour les bateaux à vapeur et les navires, et depuis 1877, on a dépensé une somme de $7,099.61 pour son entretien.

Pendant une tempête le 22 février 1879, une goëlette portant un chargement pour les Antilles, brisa sa chaîne et passa à travers la jetée, en faisant une brèche de 130 pieds de longueur.

Les réparations ont été terminées en août 1879, et la jetée livrée au trafic.

On a aussi dépensé une faible somme pour réparer l'extrémité extérieure de la jetée.

ANSE À LA TRUITE.

L'anse à la Truite ou Centreville, comté de Digby, N.-E., est située sur la baie de Fundy, à environ 15 milles à l'ouest de Digby Gut.

Le brise-lames de cet endroit a été commencé en 1856, aux frais communs des habitants et du gouvernement local. En 1875, le gouvernement fédéral a dépensé une somme de $4,000 pour porter à 343 pieds la longueur de ce brise-lames. Dans le cours des années 1876-77-78, de petites sommes données par le gouvernement local, le travail volontaire, et des dons de matériaux faits par les habitants, ont été employés à cette construction.

Pendant une tempête en janvier 1879, des dommages considérables ont été faits, et le crédit a été dépensé pour les réparer.

CRANBERRY HEAD.

Cranberry Head, comté de Yarmouth, N.-E., est située à environ 6 milles au nord-ouest de Yarmouth.

Il y a un grand nombre d'années les autorités locales ont construit un brise-lames à cet endroit. En 1876, la somme de $2,000 a été employée à prolonger le brise-lames de 150 pieds, et en 1879, une nouvelle somme de $1,000 a été dépensée pour construire une longueur additionnelle de 50 pieds, et pour réparer les anciennes constructions. Dans le cours du dernier exercice, une somme de $500 a été employée à réparer les dommages subis par cette construction durant une tempête en août 1879.

NOUVEAU-BRUNSWICK.

POINTE-DU-CHÊNE.

Le brise-lames de la Pointe-du-Chêne a été complètement réparé et consolidé.

Pendant une tempête le 21 octobre 1879, la mer s'est élevée à sept pieds plus haut que les plus hautes marées de printemps connues jusqu'à cette époque, submergeant d'un bout à l'autre le brise-lames et le quai du chemin de fer qu'il protège.

Après que la tempête se fût calmée et que la marée se fût retirée, on a trouvé que 1,000 pieds environ de l'extrémité intérieure du quai du chemin de fer avait été emportés sur une profondeur de deux pieds, tandis que l'extrémité extérieure, protégée par le brise-lames, n'avait éprouvé aucun dommage.

Un crédit a été voté pour la construction, durant cet exercice, d'une longueur additionnelle de 600 pieds de brise-lames.

RICHIBOUCTOU.

Richibouctou, dans le détroit de Northumberland, à 40 milles au nord de Shédiac.

Comme la mer emportait le sable de la batture qui se trouve à la tête du brise-lames, on a jugé à propos de protéger cette batture pour empêcher la mer de la percer, et de détruire ainsi l'utilité du brise-lames. Dans une tempête du mois d'octobre 1879, l'extrémité extérieure du brise-lames a été un peu endommagée.

PORT DE SAINT-JEAN.

Le crédit a été dépensé pour consolider et réparer la partie extérieure du brise-lames de la Pointe du Nègre, endommagée pendant une tempête en janvier 1878, et aussi pour placer une grande quantité de pierres sur les talus.

OROMOCTO.

La digue en talus, longue de 1,600 pieds, décrite dans mon rapport de1878, a été trouvée jusqu'à un certain point avantageuse. Après son achèvement on a jugé à propos de fermer le chenal à l'ouest de l'île Thatch, et l'on a donné à l'entreprise la construction d'une longueur additionnelle de 600 pieds de digue. A la fin de l'exercice, la moitié de cette construction était terminée.

RIVIÈRE SAINT-JEAN.

On a enlevé un grand nombre de cailloux et une quantité de roc dans les rapides Rouges et les Narrows, sur la Tobique, à une petite distance de sa jonction avec la rivière Saint-Jean; et aussi dans cette dernière rivière, à Dibblee's Bar, et autres endroits dans le chenal, en aval de Woodstock.

QUÉBEC.

RIVIÈRE-DU-LOUP, (*en bas.*)

Rivière-du-Loup (*en bas*) est située sur la rive sud du Saint-Laurent, à 108 en aval de Québec.

Le quai a été exhaussé sur une longueur de 325 pieds, de nouvelles traverses ont été posées, et la construction a été recouverte en madriers.

A la fin de l'exercice, le dragueur *Canada* était employé à creuser un mouillage pour les navires, à l'ouest du quai.

RIVIÈRE-OUELLE.

Rivière-Ouelle est située sur la rive sud du Saint-Laurent, à 75 milles en aval de Québec. Le chemin a été planchéié, la cale reconstruite, de nouveaux poteaux de défense placés, et une nouvelle couverture en madriers posée.

Ce printemps on a trouvé que le revêtement de la face extérieure du quai avait été grandement endommagé par la glace au-dessous du niveau des eaux basses, et il aurait besoin d'être réparé.

SAINT-JEAN-PORT-JOLI.

Saint-Jean-Port-Joli est situé sur la côte sud du fleuve, à 55¾ milles en aval de Québec.

Les constructions dont je parle dans le rapport de l'année dernière ont été terminées, et sont, le renouvellement du plancher du chemin, et le comblement, au moyen d'ouvrages en bois, de l'espace libre entre les deux caissons extérieurs en laissant un passage pour l'eau.

L'ISLET.

L'Islet est située sur la rive sud du Saint-Laurent, à 46¾ milles en aval de Québec.

Le chemin a été couvert en madriers, des pièces de couronnement posées sur la face extérieure du quai, et des réparations ordinaires ont été faites.

SAINT-THOMAS, MONTMAGNY.

A Saint-Thomas, qui est à 30 milles en aval de Québec, le crédit voté pour 1879-80 a été dépensé pour la construction d'un caisson isolé sur le côté ouest du bassin, et une nouvelle somme a été votée pour relier durant cet exercice ce caisson à la rive, ce qui le rend ainsi utile.

BERTHIER (EN BAS.)

Le quai de Berthier, sur la rive sud du Saint-Laurent, est à 24½ milles de Québec.

Dans le cours du dernier exercice on a trouvé nécessaire de recouvrir le chemin en madriers, et de faire diverses autres réparations.

SAINT-LAURENT.

Le plancher du chemin du quai de Saint-Laurent, rive sud de l'Ile d'Orléans, a été renouvelé.

D'autres réparations seront faites dans le cours du présent exercice.

SAINTE-FAMILLE.

A Sainte-Famille, sur l'île d'Orléans, 17 milles en aval de Québec, les habitants ont construit un petit quai, en 1876. Dans le cours de 1879, le ministère a construit un caisson de 30 pieds carrés à l'extrémité extérieure duquel il y a une profondeur d'environ 7 pieds à mi-marée.

ONTARIO.

PICTON.

Picton, sur la baie de Quinté, est à 8 milles à l'ouest de Belleville.

Les travaux de creusage du côté est du bassin étaient terminés le 7 août.

BELLEVILLE.

Belleville est à 48 milles de Kingston, sur la baie Trinité. Un chenal, de 60 pieds de largeur et 10 pieds de profondeur, a été creusé depuis le moulin Flint jusqu'à l'extrémité extérieure de l'île.

TRENTON.

Trenton est située à la tête de la baie Trinité, à 60 milles de Kingston et à 12 milles en amont de Belleville.

Au commencement de juillet 1879, on a dragué dans la baie, et on a ouvert un chenal de 10 pieds de profondeur à travers la batture, en continuant ainsi les travaux dont j'ai parlé dans mon dernier rapport.

TORONTO.

Les travaux de dragage faits à l'entreprise par MM. Hunter et Murray ont été continués durant toute la saison et terminés à la fin de novembre.

RIVIÈRE THAMES.

Un chenal de 70 pieds de largeur sur une longueur de 3,100 pieds a été creusé à travers la batture située à l'embouchure de la rivière, sur le lac Sainte-Claire, donnant ainsi une profondeur de 11 pieds d'eau.

GODERICH.

Goderich est située à l'embouchure de la rivière Maitland, sur la rive est du lac Huron, à 68 milles de Sarnia.

Au commencement de l'exercice, le *Challenge* a été employé au creusage d'un chenal à travers une batture qui s'était formée dans le lac, directement en face de l'entrée du havre. A l'ouverture de la navigation, le printemps dernier, on a trouvé que la batture s'était reformée et un passage a été pratiqué à travers cette batture en avril pour faciliter l'accès du port aux navires d'un tirant d'eau ordinaire.

KINCARDINE.

Kincardine est à 91 milles au nord de Goderich, sur le lac Huron.

La somme votée pour ce havre a été dépensée pour le draguer jusqu'à une profondeur de 14 pieds entre les quais et dans le bassin.

Les caissons du côté sud étant vieux et en mauvais état, il entre constamment du sable, ce qui a pour effet de hausser le fond du chenal.

OWEN-SOUND.

Owen-Sound, sur la baie Georgienne, est situé à l'embouchure de la rivière Carafraxa.

En octobre et novembre 1879, une somme de $1,085.86 a été dépensée pour améliorer le chenal qui conduit dans ce port.

MEAFORD.

Meaford, sur la baie Georgienne, est à 18 milles à l'ouest de Collingwood, et à 20 milles à l'est de Owen-Sound.

Le dragueur *Challenge* a travaillé dans ce port durant les mois d'août et de septembre 1879, draguant jusqu'à 12 pieds en dedans de la jetée de l'ouest, et creusant le chenal jusque dans le port inférieur.

COLLINGWOOD.

Collingwood est situé sur la baie Georgienne et est un port d'une grande importance, puisque c'est le point de départ des lignes du lac Supérieur et du Nord-Ouest.

Le dragage fait à l'entreprise par M. Pearce, s'est continué jusqu'au 9 octobre 1879.

En mai dernier, les travaux du creusage de l'entrée du port ont été continués par M. Silcox, et se continuaient encore à la fin de l'exercice.

PÉNÉTANCOUCHINE.

Pénétancouchine est au nord de la péninsule orientale de la baie Georgienne formée entre la baie Nottawasaga et les eaux de la Severn.

Le dragueur *Challenge* a enlevé du chenal les obstructions dont il est parlé dans le dernier rapport. Ce chenal a maintenant une profondeur de 16 pieds.

RAPIDES NEEBISH.

Dans la rivière Sainte-Marie, au pied du lac George. Les travaux mentionnés dans le rapport du dernier exercice ont été continués jusqu'à la fin de la saison, époque à laquelle le crédit s'est trouvé épuisé.

DRAGAGE.

Le "St. Lawrence."

A la fin du présent exercice, ce dragueur travaillait sur la batture du Fer à Cheval, à l'embouchure du Miramichi, N.B., et a continué jusqu'au 11 septembre, date à laquelle il avait enlevé une nouvelle quantité de 23,450 verges cubes de sable et de gravier. Après avoir relâché à Pictou, N.E., pour faire du charbon et des provisions et subir des réparations nécessaires, il arriva à Lingan, comté du Cap-Breton, et commença le 26 septembre à creuser et redresser le chenal conduisant au port; il continua ses opérations jusqu'au 4 novembre, enlevant 7,350 verges cubes de roches, de gravier et de sable Le 6, il mit le cap sur Halifax, où il fut, après son arrivée, mis sur le chemin de fer maritime pour être réparé, peinturé, etc., et le 1er décembre il partit pour Saint-Jean, N.B., où il arriva le 14 après un voyage prolongé.

Le 14 janvier, il reprit les travaux au terminus en eau profonde du chemin de fer Intercolonial et continua jusqu'au 3 avril, enlevant 8,525 verges cubes de vase et d'argile.

Après avoir été parfaitement réparé, ce dragueur partit de Saint-Jean et arriva à Halifax le 29 mai, où il fut employé à enlever la vase, etc., aux quais du chemin de fer Intercolonial, et de MM. Roche et DeWolf. Le 13 juin, il a commencé à creuser l'entrée du havre de la petite Baie Glacée, et à la date du 30 juin, il avait enlevé 2,800 verges cubes d'argile dure et de roches.

Le nombre total de verges cubes de matériaux enlevés par ce dragueur durant l'exercice, s'élève à 43,875.

On a reçu la somme de $3,099 du chemin de fer Intercolonial pour le dragage fait à Saint-Jean, N. B., et $22.21 par la vente de matériel de rebut.

Le "Canada."

Au commencement de l'exercice, ce dragueur était employé à Lingan, Cap-Breton, à l'approfondissement et au redressement de l'entrée du port, et à la date du 10 septembre il avait enlevé 11,340 verges cubes de sable et de roches. Le 11, il partit pour le Havre-aux-Maisons, îles de la Madeleine, y arrivant le 14 et y restant jusqu'au 31 octobre, date à laquelle il revint à Pictou, N. E. Le 13 novembre, les travaux commencèrent près des cales d'embarquement du chemin de fer Intercolonial à Pictou, et se continuèrent jusqu'au 28, date à laquelle 1,890 verges cubes de vase avaient été enlevées.

Ce dragueur passa l'hiver à Pictou, et fut parfaitement radoubé. Le 13 mai 1880, il commença ses opérations au quai du chemin de fer Intercolonial à Pictou, et à la date du 29, il avait enlevé 2,970 verges cubes d'argile bleue.

Au quai de la houillère Vale il travailla jusqu'au 7 juin, et ensuite jusqu'au 12 au quai du chemin de fer, à Pictou, enlevant 2,025 verges cubes d'argile dure et de vase. Le 28 il partit pour Rivière-du-Loup (*en bas*), Québec, et à la fin de l'exercice il avait enlevé 270 verges cubes de vase dure de l'extrémité ouest du quai de cet endroit.

Les travaux faits durant l'exercice s'élèvent à 18,990 verges cubes.

Le "New Dominion."

Ce dragueur était employé au terminus en eau profonde du chemin de fer Intercolonial à Saint-Jean, N.B., le 30 juin 1879, et y resta jusqu'au 31 juillet, enlevant dans cet espace de temps 3,950 verges cubes de vase et d'argile. Après avoir subi des réparations nécessaires, il recommença à travailler sur les battures Oromocto, dans la rivière Saint-Jean, et continua jusqu'au 31 octobre, enlevant 27,615 verges cubes de vase et de sable.

A cette dernière date, le dragueur et les chalands furent envoyés à Saint-Jean et mis en quartiers d'hiver ; depuis ils n'ont pas été employés.

La quantité totale de verges cubes enlevées durant l'exercice a été de 31,565.

On a reçu la somme de $1,687.03 du chemin de fer Intercolonial pour services rendus à Saint-Jean, et $6.50 par la vente de matériel de rebut.

Le "Cap-Breton."

Le 1er juillet 1879, le *Cap-Breton* était occupé à Wallace, comté de Cumberland, N.E., à percer une tranchée latérale depuis le chenal de la rivière Wallace jusqu'au débarcadère public du bateau-passeur ; il y resta jusqu'au 4 novembre, et enleva 43,005 verges cubes d'argile bleue.

Ce dragueur prit ses quartiers d'hiver dans la rivière Jean, et à partir du 26 avril jusqu'à la fin de l'exercice, il continua ses opérations à cet endroit en creusant un chenal à travers la barre extérieure, et en enlevant 10,815 verges cubes de sable.

La quantité totale de verges cubes enlevées a été de 53,820.

Deux des chalands de ce dragueur sont bien vieux et impropres au service. Ils ne valent pas la peine d'être réparés.

Le "Prince Edward."

A la fin de l'exercice 1879, ce dragueur étant aux îles Wood, comté de Queen, I. P.-E., reçut ordre de se rendre à Crapaud, où il arriva et travailla jusqu'au 3 novembre et enleva 24,210 tonnes de sable et d'engrais de coquillages.

Ce dragueur hiverna à Charlottetown, où des réparations considérables furent faites à sa coque, à sa machine et aux chalands.

Du 1er au 30 juin dernier il enleva 12,180 verges cubes de vase et d'argile en creusant un chenal pour les navires depuis le chenal principal jusqu'au quai à Pownal.

Un des chalands attachés à ce dragueur, se trouvant actuellement à Charlottetown, est impropre au service.

Trois petits chalands seront nécessaires à l'avenir pour ce dragueur.

Le nombre total de verges cubes enlevées durant l'exercice a été de 36,390.

Le "George McKenzie."

Comme je l'ai dit dans mon dernier rapport, ce dragueur a été loué au cessionnaire de l'entreprise de l'agrandissement du canal Saint-Pierre, Cap-Breton, et il a travaillé depuis le 1er juillet jusqu'au 26 novembre 1879, et depuis le 29 avril jusqu'à la fin de l'exercice, déplaçant 43,739 verges cubes d'argile extrêmement dure et de roches.

Dans le cours de l'année, on a reçu $6,516.69 du cessionnaire pour le dragage et les services du remorqueur ; et aussi $13.50 pour dragage fait à la baie Mahone, N.-E., pendant l'exercice précédent.

Le "Queen of Canada."

Le *Queen of Canada* devint la propriété du gouvernement en mai 1880, après lui avoir été transféré par le département des chemins de fer et des canaux. Il fut stationné à la rivière à la Graisse (Rigaud) pour continuer le dragage du chenal commencé l'année précédente, et continua ses opérations jusqu'au 30 juin, déplaçant 9,180 verges cubes d'argile, ce qui a donné, aux endroits où il est terminé, un chenal de 6 pieds de profondeur à l'eau basse.

Le "Challenge."

Le 1er juillet 1879, ce dragueur était à Goderich, Ontario, où il travailla jusqu'au 14 du même mois à ouvrir un passage à travers une batture à l'entrée du havre, donnant 15 pieds d'eau. Il creusa aussi un peu en dedans du havre, déplaçant en tout 4,524 verges cubes de sable, de gravier et de tuf.

A Bayfield, il enleva 1,856 verges cubes de sable à l'entrée du havre, ce qui a donné 10 pieds d'eau.

Après avoir subi les réparations jugées nécessaires, ce dragueur commença des opérations à Meaford le 5 août, et les continua jusqu'au 21 septembre, creusant l'intérieur du havre jusqu'à 12 pieds et ouvrant un chenal de 9 pieds de profondeur jusqu'au port intérieur, déplaçant 11,972 verges cubes de sable, de gravier et de cailloux.

De Meaford, ce dragueur se rendit à Pénétanguishine et travailla jusqu'à la clôture de la navigation le 8 novembre, sur les battures en face de la ville, et à la hauteur du quai de la Réforme, les deux endroits mentionnés dans le rapport du dernier exercice. Les travaux furent repris le 8 mai dernier et se continuèrent jusqu'à la fin de l'exercice, époque à laquelle ils furent terminés après un déplacement de 35,728 verges cubes de sable et d'argile, et l'ouverture d'un chenal de 16 pieds de profondeur.

Le nombre total de verges cubes de matériaux déplacés par ce dragueur dans le cours de l'exercice s'élève à 54,080—au prix de $6,069.82, ou $11\frac{22}{100}$ de centins par verge cube.

MATÉRIEL DE DRAGAGE.

Le département possède le matériel de dragage suivant :

Dans les provinces maritimes.

Le dragueur à godets,		*St. Lawrence.*
do	do	*Canada.*
do	cuiller,	*New Dominion* et 10 chalands.
do	do	*Cap Breton* et 7 chalands.
do	do	*Prince-Edouard* et 4 chalands.
do	do	*George McKenzie* et 3 chalands.

Dans Québec.

Le dragueur à cuiller, *Queen of Canada* et 2 chalands et un bateau de levage.

Dans l'Ontario.

Le dragueur à cuiller, *Challenge* et 3 chalands.
Le remorqueur *Trudeau.*

Dans la Colombie-Britannique.

Le dragueur à godets, et 4 chalands.
Le remorqueur *Georgia.*

RELEVÉS ET EXAMENS.

Dans le cours du dernier exercice, des relevés et examens ont été faits aux localités suivantes, et à peu d'exceptions près, des plans, rapports et devis de ces travaux ont été transmis :

Anse Campbell,	comté de King,	I. P.-E.
Baie Saint-Pierre,	do	do
Souris Ouest,	do	do
Baie Egmont,	comté de Prince,	do
Fifteen Point,	do	do
Kildare,	do	do
Etang Skinner,	do	do
Belle Creek,	comté de Queen,	do
Main-à-Dieu,	comté du Cap-Breton,	N. E.
Bénacadie	do	do
Petite baie Glacée,	do	do
Port Caledonia,	do	do
Catalogne,	do	do
Gabarous Harbour,	do	do
Rivière Gabarous,	do	do
Plage de l'île des Sauvages,	do	do
Port Hood,	comté d'Inverness,	do
Burying Island,	comté de Guysboro,	do
Indian Harbour,	do	do
Rivière Sainte-Marie,	do	do
St. Francis Harbour,	do	do
Anse Brennan,	do	do
Anse Cameron,	comté de Pictou,	do
Merigomish,	do	do
Anse McDonald,	do	do
Ile Pictou,	do	do
Lower Cove,	comté de Cumberland,	do
Ile Spencer,	do	do
Jeddore Harbour,	comté d'Halifax.	do
Lac Porter,	do	do
Three Fathom Harbour,	do	do
Lobster Cove,	comté de Lunenburg,	do
Anse Parker,	comté d'Annapolis,	do
Anse Anderson,	do	do
Lower Granville,	do	do
Margaretville,	do	do
Anse Gulliver,	comté de Digby,	do

Liverpool,	comté de Queen,	do
Hunt's Point,	do	do
Port-Joli,	do	do
Anse Willow,	do	do
Ile du Cap Nègre,	comté de Shelburne.	do
Ile du Cap Sable,	do	do
Baie Verte,	comté de Westmoreland,	do
Rivière de Port Elgin,	do	do
Rivière Tracadie Nord,	comté de Gloucester,	do
Ponts Internationaux,	rivière Saint-Jean,	N. B.
Amherst Harbour,	Iles de la Madeleine,	Québec.
Etang du Nord,	do	do
Etang des Caps,	do	do
House Harbour,	do	do
Baie du Bassin,	do	do
Anse du Cap,	comté de Gaspé,	do
Grand Pabos,	do	do
Percé,	do	do
Carleton,	comté de Bonaventure,	do
Caplan,	do	do
New Richmond,	do	do
Saint-Irénée,	comté de Charlevoix,	do
Rimouski,	comté de Rimouski,	do
Rivière-du-Loup,	comté de Témiscouata,	do
Saint-Roch-des-Aulnets,	comté de L'Islet,	do
Ste-Famille, Ile d'Orléans,	comté de Montmorency,	Québec.
Saint-François, do	do	do
Rivière Nicolet,	comté de Nicolet,	do
Rivière à la Graisse, Rigaud,	comté de Vaudreuil,	do
Toronto,	comté de York,	Ontario.

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

"ST. LAWRENCE."

Items.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Nov.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	506 52	509 33	524 33	509 33	702 63	509 33	572 92	589 33	579 41	519 48	499 23	605 85	6,627 69
Houille	308 80	388 85	124 00	97 60	234 35	.....	12 00	.....	9 00	189 00	9 00	217 50	1,590 10
Eau	10 05	.....	23 60	.....	2 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1 50	37 15
Provis. de bouche	124 73	112 89	140 14	85 62	118 17	7 28	133 89	106 21	113 44	116 13	1 56	304 60	1,364 66
Matériel	.....	.....	115 11	2 00	23 50	.....	37 80	23 78	37 93	14 66	.....	684 18	938 96
Equipement	.....	.....	84 86	.....	16 75	.....	3 18	.....	141 15	.....	.....	.....	245 94
Réparations	.....	.....	.....	4 28	990 85	124 34	.....	32 28	.....	6 00	115 09	1,331 62	2,604 46
Pilotage	135 00	130 00	120 20	124 00	.....	60 00	.....	.....	.....	50 00	.....	229 50	848 70
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80 50	132 50	237 50	.....	.....	.....	450 50
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4 20	72 00	.....	76 20
Dépenses fortuites	4 52	.....	.....	.....	.....	10 06	.....	.....	36 00	36 00	14 65	.....	101 23
Totaux	1,089 62	1,141 07	1,132 24	822 83	2,088 25	711 01	840 29	884 10	1,154 43	935 47	711 53	3,374 75	14,885 59
Frais d'opérations	1,089 62	1,141 07	1,055 63	818 55	929 10	586 67	840 29	851 82	1,013 28	284 76	596 44	1,481 83	10,689 06
Réparat. ordinaires	.....	.....	76 61	4 28	1,159 15	124 34	.....	32 28	141 15	650 71	115 09	1,892 92	4,196 53
Totaux	1,089 62	1,141 07	1,132 24	822 83	2,088 25	711 01	840 29	884 10	1,154 43	935 47	711 53	3,374 75	14,885 59

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

"CANADA."

Items.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Nov.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	400 00	400 00	400 00	453 80	361 97	348 00	348 00	332 86	348 00	348 00	405 06	505 33	4,651 02
Houille	41 60	51 20	.....	372 20	33 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	143 00	641 00
Eau	.....	10 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00
Provis. de bouche	81 30	92 05	117 27	92 43	37 73	.....	129 56	62 16	62 38	72 14	96 90	149 94	993 86
Matériel	.....	.....	.....	3 57	.....	.....	.....	.....	107 51	68 65	30 13	163 60	373 46
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16 36	.....	16 36
Réparations	12 13	10 18	.....	.....	15 89	.....	.....	.....	.....	.....	105 82	1,128 42	1,272 62
Pilotage	60 00	52 00	28 00	90 00	40 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	121 47	391 97
Remorquage	5 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 00
Quaiage	.....	.....	.....	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	450 00	465 00
Dépenses fortuites	.....	16 00	.....	29 50	12 07	20 05	.....	.....	.....	.....	.....	.....	77 62
Totaux	600 21	631 43	545 27	1,056 50	501 16	368 05	477 56	395 02	517 89	488 79	654 27	2,661 76	8,897 91
Frais d'opérations	582 90	621 25	545 27	1,056 50	485 27	.....	.....	.....	.....	.....	548 45	1,011 37	4,851 01
Réparat. ordinaires	17 31	10 18	.....	.....	15 89	368 05	477 56	395 02	517 89	488 79	105 82	1,650 39	4,046 90
Totaux	600 21	631 43	545 27	1,056 50	501 16	368 05	477 56	395 02	517 89	488 79	654 27	2,661 76	8,897 91

"NEW DOMINION."

Gages	447 75	389 49	444 50	447 75	368 50	155 39	147 50	140 00	147 50	185 77	145 00	80 00	3,039 15
Houille	.....	.....	.....	162 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	162 00
Eau	36 30	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 25	44 55
Provis. de bouche	.....	75 75	18 90	7 86	.....	.....	.....	.....	8 35	.....	17 88	21 65	150 39
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 50	.....	.....	.....	32 06	.....	47 56
Réparations	.....	138 23	.....	31 90	.....	.....	.....	1 85	24 07	286 60	.....	.....	482 65
Remorquage	.....	157 00	306 00	424 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	887 00
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11 00	11 00
Dépenses fortuites	.....	.....	.....	80 00	121 47	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 25	204 72
Totaux	484 05	760 47	769 40	1,153 51	429 97	155 39	163 00	141 85	179 92	472 37	194 94	124 15	5,029 02
Frais d'opérations	484 05	614 24	769 40	1,121 61	429 97	.....	.....	.....	.....	.....	194 94	.....	3,614 21
Réparat. ordinaires	.....	146 23	.....	31 90	.....	155 39	163 00	141 85	179 92	472 37	.....	124 15	1,414 81
Totaux	484 05	760 47	769 40	1,153 51	429 97	155 39	163 00	141 85	179 92	472 37	194 94	124 15	5,029 02

"CAPE BRETON."

Gages	492 75	489 50	489 50	521 55	434 85	234 47	157 50	140 00	147 50	370 85	584 82	482 50	4,545 79
Houille	.....	92 40	.....	115 50	.....	.....	3 45	.....	.....	.....	6 24	132 00	349 59
Eau	68 07	45 48	50 60	46 92	5 88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80 00	296 95
Provisi'ns de bouche	.....	.....	.....	7 68	6 23	.....	.....	.....	.....	.....	27 87	10 41	52 19
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16 26	.....	16 26
Réparations	.....	18 75	26 92	.....	13 94	.....	.....	.....	.....	.....	96 43	288 30	444 34
Pilotage	.....	.....	.....	7 50	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7 50
Remorquage	600 00	587 50	475 00	600 00	903 32	.....	.....	.....	.....	.....	250 00	650 00	4,065 82
Quaiage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10 00	10 00
Dépenses fortuites	.....	.....	.....	.....	9 37	.....	5 59	.....	3 50	.....	.....	13 59	32 05
Totaux	1,160 82	1,233 63	1,042 02	1,299 15	1,373 59	234 47	166 54	140 00	151 00	370 85	981 62	1,666 80	9,820 49
Frais d'opérations	1,160 82	1,214 88	1,015 10	1,299 15	1,359 65	.....	.....	.....	3 50	92 78	885 19	1,378 50	8,409 57
Réparat. ordinaires	.....	18 75	26 92	.....	13 94	234 47	166 54	140 00	147 50	278 07	96 43	288 30	1,410 92
Totaux	1,160 82	1,233 63	1,042 02	1,299 15	1,373 59	234 47	166 54	140 00	151 00	370 85	981 62	1,666 80	9,820 49

"PRINCE EDWARD."

Gages	447 75	459 01	444 50	482 75	475 25	147 50	147 50	140 00	522 65	904 63	633 29	527 50	5,332 33
Houille	159 50	.....	27 04	77 00	.....	.....	20 12	.....	.....	.....	.....	128 80	412 46
Eau	.....	.....	55 00	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	59 00	129 00
Provisi'ns de bouche	.....	.....	117 42	.....	20 00	.....	16 74	.....	.....	.....	.....	71 94	226 10
Equipement	.....	47 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	47 00
Réparations	360 66	13 50	434 93	12 68	27 54	.....	69 27	1 43	404 71	.....	.....	1,855 98	3,180 70
Pilotage	6 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6 00
Remorquage	600 00	60 00	740 00	500 00	300 00	23 63	.....	.....	.....	.....	.....	555 00	2,778 63
Quaiage	.....	5 88	.....	.....	.....	16 36	.....	.....	.....	.....	.....	.....	22 24
Dépenses fortuites	.....	.....	.....	.....	7 97	.....	.....	.....	.....	.....	9 70	8 50	26 17
Totaux	1,573 91	585 39	1,818 89	1,087 43	830 76	187 49	253 63	141 43	927 36	904 63	642 99	3,206 72	12,160 63
Frais d'opérations	1,213 25	459 01	1,266 54	1,074 75	803 22	39 99	.....	.....	.....	.....	163 50	1,350 74	6,371 00
Réparat. ordinaires	360 66	126 38	314 82	12 68	27 54	147 50	253 63	141 43	927 36	904 63	479 49	1,855 98	5,552 10
do extraordinaire	.....	.....	237 53	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	237 53
Totaux	1,573 91	585 39	1,818 89	1,087 43	830 76	187 49	253 63	141 43	927 36	904 63	642 99	3,206 72	12,160 63

ETAT détaillé de la dépense des dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé en 1880.

"GEO. McKENZIE."

Items.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Nov.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	493 00	484 50	477 38	487 20	481 25	184 50	147 50	140 00	147 50	656 15	491 77	571 33	4,762 08
Houille	.....	.....	.....	95 70	.....	.....	.....	.....	.....	.....	154 00	.....	249 70
Eau	.....	.....	.....	.....	3 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3 00
Provisi'ns de bouche	.....	25 27	.....	2 17	.....	.....	93 21	.....	.....	225 72	19 21	116 33	481 91
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	80 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	80 00
Réparations	96 95	.....	27 21	53 64	14 88	.....	.....	.....	.....	.....	225 93	57 10	475 71
Remorquage	1,033 00	550 00	612 50	600 00	450 00	.....	.....	.....	.....	.....	955 00	650 00	4,850 50
Dépenses fortuites	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8 04	.....	.....	.....	8 04
Totaux	1,622 95	1,059 77	1,117 09	1,238 71	949 13	264 50	240 71	140 00	155 54	881 87	1,845 91	1,394 76	10,910 94
Frais d'opérations	1,368 00	1,059 77	1,089 88	1,185 07	934 25	80 00	.....	.....	.....	.....	1,608 26	1,337 66	8,662 89
Réparat. ordinaires	96 95	.....	27 21	53 64	14 88	184 50	240 71	140 00	155 54	881 87	237 65	57 10	2,090 05
do extraordinaires	158 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	158 00
Totaux	1,622 95	1,059 77	1,117 09	1,238 71	949 13	264 50	240 71	140 00	155 54	881 87	1,845 91	1,394 76	10 910 94

"QUEEN OF CANADA."

Gages	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	390 70	559 29	949 99
Bois	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	96 76	96 76
Provisi'ns de bouche	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	82 45	82 45
Réparations	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	237 03	237 03
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	30 00	.....	30 00
Dépenses fortuites	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	14 41	14 41
Totaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	420 70	989 94	1,410 64
Frais d'opérations	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	420 70	752 91	1,173 61
Reparat. ordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	237 03	237 03
Totaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	420 70	989 94	1,410 64

"CHALLENGE."

Gages	340 00	337 89	337 79	306 16	153 80	40 00	40 00	40 00	75 81	130 00	324 55	331 00	2,457 00
Houille	207 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	207 00
Bois	.....	82 00	68 00	62 85	.....	.....	.....	.....	.....	6 00	41 71	54 38	314 94
Provisions	99 29	94 84	98 13	70 46	22 28	.....	.....	.....	.....	.....	117 56	119 57	622 13
Matériel	.....	15 04	4 18	6 50	.....	.....	.....	.....	.....	37 70	18 46	27 28	109 16
Equipement	199 50	.....	25 00	2 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	116 17	342 67
Réparations	240 09	68 33	46 65	.....	.....	60 00	13 40	58 32	56 49	637 89	32 29	307 48	1,520 94
Pilotage	.....	.....	.....	15 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15 00	30 00
Remorquage	60 00	350 00	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	410 00
Dépenses fortuites	15 00	27 02	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13 93	55 98
Totaux	1,160 88	975 15	579 75	462 97	176 08	100 00	53 40	98 32	132 30	811 59	534 57	984 81	6,069 82
Dépenses ordinaires	721 29	906 82	533 10	460 97	176 08	40 00	40 00	40 00	40 00	83 70	502 28	561 16	4,105 40
Réparat. ordinaires	28 20	68 33	46 65	2 00	.....	.....	.....	36 37	57 20	367 89	32 29	43 00	681 93
do extraordinaires	411 39	.....	.....	.....	.....	60 00	13 40	21 95	35 10	360 00	.....	380 65	1,282 49
Totaux	1,160 88	975 15	579 75	462 97	176 08	100 00	53 40	98 32	132 30	811 59	534 57	984 81	6,069 82

ETAT détaillé de la dépense du dragage, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

WINDSOR.

Items.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Nov.	Déc.	Janvier.	Février.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grand totaux.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Gages	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	156 50	477 00	633 50
Equipement	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	133 85	.....	133 85
Remorquage	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	150 00	.....	150 00
Totaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	440 35	477 00	917 35
Frais d'opérations	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	440 35	477 00	917 35

PARRSBORO'.

Gages	526 25	485 50	421 50	449 50	346 75	.....	36 90	.....	.....	.....	138 50	210 50	2,615 40
Matériel	.....	4 90	.....	17 93	11 67	.....	.....	.....	.....	.....	21 64	.....	56 14
Equipement	59 17	.....	12 98	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	72 15
Réparations	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	5 86	.....	5 86
Totaux	585 42	490 40	434 48	467 43	358 42	.....	36 90	.....	.....	.....	166 00	210 50	2,719 55
Frais d'opérations	585 42	490 40	434 48	467 43	358 42	.....	.....	.....	.....	.....	124 00	210 50	2,670 65
Réparat. ordinaires	.....	.....	.....	.....	.....	.....	36 90	.....	.....	.....	42 00	.....	78 90
Totaux	585 42	490 40	434 48	467 43	358 42	.....	36 90	.....	.....	.....	166 00	210 50	2,749 55

NATURE et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

"ST. LAURENT."

Nature.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
													Verges cubes.
Gravier	.....	.....	1,400	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,400
Argile	.....	.....	.....	.....	.....	.....	675	1,275	2,115	200	.....	.....	4,265
Argile et pierre	.....	.....	.....	2,600	550	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,150	6,300
Sable, ordinaire	10,850	9,100	3,500	2,300	500	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	26,250
Boue	.....	.....	.....	.....	.....	.....	675	1,275	2,110	200	350	1,050	5,660
Totaux	10,850	9,100	4,900	4,900	1,050	.....	1,350	2,550	4,225	400	350	4,200	43,875

"CANADA."

Argile	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,890	.....	1,890
Argile et pierre	2,000	1,620	1,350	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,125	6,095
Sable, ordinaire	3,310	3,060	.....	495	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,865
Boue	.....	.....	.....	.....	1,890	.....	.....	.....	.....	.....	1,350	900	4,140
Totaux	5,310	4,680	1,350	495	1,890	.....	.....	.....	.....	.....	3,240	2,025	18,990

"NEW DOMINION."

Argile	1,975	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,975
Argile et pierre	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Sable, ordinaire	.....	400	6,720	6,685	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	13,805
Boue	1,975	405	6,720	6,685	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	15,785
Totaux	3,950	805	13,440	13,370	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,565

NATURE et quantités des matières enlevées par les dragueurs suivants, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Nature.	Juillet.	Août.	Sept.	Octobre.	Nov.	Déc.	Jan.	Fév.	Mars.	Avril.	Mai.	Juin.	Grands totaux.
"CAP BRETON."													
													cubic yds
Argile	6,800	13,130	9,945	12,090	1,040	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	43,005
Sable, ordinaire	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	645	4,515	5,655	10,815
Totaux	6,800	13,130	9,945	12,090	1,040	.....	.....	.....	.....	645	4,515	5,655	53,820
"PRINCE EDWARD."													
Argile	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,000	6,000
Sable, ordinaire	2,000	1,575	3,000	5,000	120	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	11,695
Boue	1,900	1,575	3,540	5,260	240	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,180	18,695
Totaux	3,900	3,150	6,540	10,260	360	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,180	36,390
"GEO. McKENZIE."													
Argile	7,254	7,504½	6,471½	4,706	2,991	.....	.....	.....	.....	362	5,736	8,714	43,739
"QUEEN OF CANADA."													
Argile	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,615	6,565	9,180

"CHALLENGE."

Tuf	232	696	522	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,450
Gravier	2,262	580	600	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,442
Argile	.....	522	2,320	6,032	1,392	.....	.....	.....	.....	.....	8,004	7,076	25,346
Argile et pierre	696	1,972	4,122	580	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,370
Sable, ordinaire	2,784	2,610	522	5,510	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,624	1,624	14,674
Sable, très-fin	406	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,392	1,798
Totaux	6,380	6,380	8,086	12,122	1,392	.....	.....	.....	.....	.....	9,628	10,092	54,080

NATURE et quantités des matières enlevées par le dragage à bras, durant l'année expirée le 30 juin 1880.

WINDSOR.

Sable, ordinaire do très-fin Boue	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	716	1,434	2,150
Totaux	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	716	1,434	2,150

PARRSBORO.

Sable, ordinaire do très-fin Boue	2,135	1,750	1,820	1,855	1,470	.....	.....	.....	.....	.....	280	910	10,220
Totaux	2,135	1,750	1,820	1,855	1,470	.....	.....	.....	.....	.....	280	910	10,220

DÉTAILS du dragage dans les provinces maritimes et à la Rivière-

Dragueur.	Localité.	Comté.	Nouveau-Brunswick. Quantité en verges cubes.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.
				$ cts.	$ cts.
"New Dominion"	Term. du C. F. I., St-Jean	Saint-Jean, N.B.	3,950	656 79	.....
	Oromocto	Sunbury, N.B.	27,615	4,591 64	.....
			31,565	.....	5,248 43
"Canada"	Lingan	Cap-Breton, N.E.	.....	.....	.....
	Amherst, Iles de la Madeleine.	Québec	.....	.....	.....
	Débarcadère de Pictou	Pictou, N.E.	.....	.....	.....
	Quai du chem. de fer de Pictou	do	.....	.....	.....
	Quai des mines de Vale, Pictou	do	.....	.....	.....
	Rivière-du-Loup	Québec	.....	.....	.....
			.....	.....	.....
"Cape Breton"	Rivière Wallace	Cumberland, N.E.	.....	.....	.....
	Riv. John "chantier de nav."	Pictou, N.E	.....	.....	.....
	do banc	do	.....	.....	.....
			.....	.....	.....
"Prince Edward"	Crapaud	Queens, I.P.E	.....	.....	.....
	Baie de Pownal	do	.....	.....	.....
			.....	.....	.....
"St. Lawrence"	Quai de Richmond	Halifax, N.E	.....	.....	.....
	Miramichi	North'berland N.B.	23,450	8,311 72	.....
	Lingan	Cap-Breton, N.E.	.....	.....	.....
	Term. du C. F. I., St-Jean	Saint-Jean, N.E.	8 525	3,021 64	.....
	Quai de Roche, Halifax	Halifax, N.E	.....	.....	.....
	Petite baie Glacée	Cap-Breton, N.E.	.....	.....	.....
			31,975	.....	11,333 36
"Geo. McKenzie"	Canal Saint-Pierre	Richmond, N.E.	.....	.....	.....
			63,540	.....	16,581 79

Dragueur.	Nouveau-Brunswick. Quantité.	Coût.	Nouvelle-Ecosse. Quantité.	Coût.	Ile du Prince-Edouard. Quantité.	Coût.
		$ cts.		$ cts.		$ cts.
"New Dominion"	31,565	5,248 43	.....	.....	.....	.....
"Canada"	.....	.....	18,225	8,912 03	.....	.....
"Cape Breton"	.....	.....	53,820	10,248 95	.....	.....
"Prince Edward"	.....	.....	.....	.....	36,390	12,674 98
"St. Lawrence"	31,975	11,333 36	11,900	4,217 88	.....	.....
"Geo. McKenzie"	.....	.....	43,739	11,386 98	.....	.....
	63,540	16,581 79	127,684	34,765 84	30,390	12,674 98

NOTE.—La dépense totale mentionnée ne s'accorde pas avec le montant indiqué par le comptable et compris par lui dans l'item "dragueurs à vapeur."

du-Loup (*en bas*), Québec, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

Nouvelle-Ecosse.			Ile du Prince-Edouard.			Québec.			Quantité par chaque dragueur.	Total de la dépense.
Quantité en verges cubes.	Coût de chaque ouvrage.	Coût total.	Quantité en verges cubes.	Coût de chaque ouvrage	Coût total.	Quantité en verges cubes.				
	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	31,565	5,248 43
11,340	5,545 26	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	495	242 05	.....	.....	.....
2,520	1,232 28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2,970	1,452 34	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,395	682 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	270	132 03	.....	.....	.....
18,225	.....	8,912 03	.....	.....	.....	765	.....	374 08	18,990	9,286 11
43,005	8,189 44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
745	141 88	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
10,070	1,917 63	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
53,820	.....	10,248 95	.....	.....	.....	.....	.....	.....	53,820	10,248 95
.....	.....	.....	24,210	8,432 56	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	12,180	4,242 42	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	36,390	.....	12,674 98	.....	.....	.....	36,390	12,674 98
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
7,350	2,605 16	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1,750	620 28	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
2,800	992 44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
11,900	.....	4,217 88							43,875	15,551 24
43,739	11,386 98	11,386 98							43,739	11,386 98
		34,765 84	36,390	.....	12,674 98	765	.....	374 08	228,379	64,396 69

Québec.		Quantité totale.	Frais de dragage.	Surintendance.	Total de la dépense.	Coût par verge cube.
Quantité.	Coût.					
	$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	cts.
.....	.....	31,565	5,029 02	219 41	5,248 43	16 6273
765	374 08	18,990	8,897 91	388 20	9 286 11	48 9000
.....	.....	53,820	9,820 49	428 46	10,248 95	19·0130
.....	.....	36,390	12,160 63	514 35	12,674 98	34 8309
.....	.....	43,875	14,885 59	665 65	15,551 24	35 4444
.....	.....	43,739	10,910 94	476 04	11,386 98	26·0339
765	374 08	228,379	61,704 58	2,692 11	64,396 69	28·1972

dans l'annexe no. 1, parce qu'elle contient le coût des réparations faites pendant l'exercice financier,

DÉTAILS du dragage à bras dans les provinces maritimes, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

Travaux.	Localité.	Comté.	Nouveau-Brunswick.			Nouvelle-Ecosse.			Ile du Prince-Edouard.			Quantité dans chaque endroit.	Total de la dépense.
			Quantité en verges cubes.	Coût par verge cube.	Coût total.	Quantité en verges cubes.	Coût par verge cube.	Coût total.	Quantité en verges cubes.	Coût par verge cube.	Coût total.		
				$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.		$ cts.
Parrsboro'.....	Parrsboro'.....	Cumberland.....	.....	.....	.....	10,220	2,749 55	2,749 55	.....	.....	.....	10,220	2,749 55
Windsor.....	Windsor.	Hants.....	.....	.....	.....	2,150	917 35	917 35	.....	.....	.....	2,150	917 35
			.....		.....	12,370		3,666 90	.....		.....	12,370	3,666 90

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE DRAGAGE.

(Renvoi No 10470.)

OTTAWA, 30 décembre 1880.

MONSIEUR,—Je transmets ci-joint, pour être ajoutés à mon rapport annuel pour l'exercice terminé le 30 juin 1880, les tableaux suivants relatifs aux opérations des dragueurs du département dans les provinces maritimes.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,

Ingénieur en chef.

F. H. ENNIS, écuier,

Secrétaire du ministère des travaux publics.

DÉPENSES pour dragage dans les provinces

NOUVEAU-

Comté.	Localité.	1872-73. Quantité.	1872-73. Coût.	1873-74. Quantité.	1873-74. Coût.	1874-75. Quantité.	1874-75. Coût.	1875-76. Quantité.	1875-76. Coût.
			$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Gloucester	Bathurst					13,860	3,409 15	10,710	3,302 53
Kent	Richibouctou	7,200	2,607 50	10,200	3,589 33	12,105 4,320	2,977 47 1,062 61	450	138 76
Northumb'l'd	Miramichi							25,550	5,838 53
Queens	Grand Lac							20,440	3,718 00
	Jemseg			39,980	9,091 00	5,740	1,165 88		
	Lac Washademoak								
Saint-Jean	Terminus du chemin de fer Interc. et en E.P.								
	Saint-Jean	12,310	4,241 50						
Sunbury	Oromocto	18,550	6,391 50			29,893	6,071 74		
Westmoreland	Pointe du Chêne					3,240	796 94		
York	Frédéricton			7,545	1,715 19	9,065	1,841 26	22,785	4,142 70
		38,060	13,240 50	57,725	14,395 57	78,223	17,325 05	79,935	17,040 52

ILE DU

Kings	Grande Rivière								
	Rivière Montague								
Queens	Quai du chemin de fer de Charlottetown					7,410	3,929 58	33,893	6,334 98
	Trav. de Charlottet'n.								
	Crapaud					2,145	1,137 52	24,385	4,556 82
	Pownal								
	Trav, Pointe Rocheuse								
	Rivière Vernon					9,100	4,825 79		
	Iles Wood								
						18,655	9,882 89	58,283	10,891 80

QUE

Ile de la Madeleine	Havre aux Maisons			6,800	2,392 92				
	Havre Amherst								
Témiscouata	Rivière-du-Loup								
				6,800	2,392 92				

* Pour ce service, le chemin de fer Intercolonial a repayé au ministère la somme de $31,412.02.

maritimes, depuis le 1er juillet 1872 jusqu'au 30 juin 1880.

BRUNSWICK.

1876-77.		1877-78.		1878-79.		1879-80.		Quantité totale.	Prix total pour chaque localité.	Prix total pour chaque comté.
Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.			
	$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.	$ cts.
.....	.....	18,540	4,853 12	16,470	5,166 67	.....	.....	59,580	16,731 47	16,731 47
10,850	3,240 67	2,610	681 20	.....	.....	.....	.....	47,735	14,299 59	14,299 59
21,175	6,324 35	.....	.....	40,950	10,954 82	23,450	8,311 72	111,125	31,329 42	31,329 42
13,720	2,657 44	.....	.....	.....	.....	.....	.....	34,160	6,375 44	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	45,720	10,256 88	
.....	.....	7,710	2,035 73	41,265	4,305 10	.....	.....	48,975	6,340 83	22,973 15
20,580	3,986 13	30,380	8,021 51	12,790	1,334 38	3,950	656 79	127,500	*32,888 51	
8,365	2,498 45	21,830	7,730 36	21,080	5,639 25	8,525	3,021 64			
.....	.....							12,310	4,241 50	37,130 01
23,000	4,454 86	.....	.....	.....	.....	27,615	4,591 64	99,058	21,509 74	21,509 74
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,240	796 94	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	39,395	7,699 15	7,699 15
97,690	23,161 90	81,070	23,323 92	132,555	27,400 22	63,540	16,581 79	628,798	.....	152,469 47

PRINCE-EDOUARD.

.....	.....	2,400	347 90	26,040	5,132 97	.....	.....	46,110	8,963 97	
				17,670	3,483 10					
65,700	11,257 34	40,440	5,862 09	.....	.....	.....	.....	106,140	17,119 43	26,083 40
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	41,308	10,261 56	
.....	.....	300	43 48	.....	.....	.....	.....	300	43 48	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	24,210	8,432 56	50,740	14,126 90	
.....	.....	18,360	2,661 42	.....	.....	12,180	4,242 42	30,540	6,903 84	
.....	.....	21,360	3,096 29	.....	.....	.....	.....	21,360	3,096 29	
8,760	1,500 93	.....	.....	.....	.....	.....	.....	17,860	6,326 72	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,780	548 00	41,309 79
74,460	12,758 27	82,860	12,011 18	46,490	9,164 07	36,390	12,674 98	317,138	.....	67,393 19

BEC.

.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	6,800	6,392 92	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	495	242 05	495	242 05	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	270	132 03	270	132 03	2,767 00
.....	.....	.....	.....	.....	.....	765	374 08	7,565	.....	2,767 00

DÉPENSES pour dragage dans les provinces

NOUVELLE-

Comté.	Localité.	1872-73.		1873-74.		1874-75.		1875-76.	
		Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.	Quantité.	Coût.
			$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.
Antigonish	Antigonish								
	Havre au Bouché								
	Tracadie								
Cap-Breton	Lingan								
	Sydney								
	Petite Baie Glacée								
Cumberland	Parrsboro'								
	Wallace								
Guysboro'	Guysboro'								
	Rivière Larry								
	Port Mulgrave	2,160	782						
Halifax	Chezzetcook					3,920	2,593 71		
	Halifax					1,365	903 35	4,200	943 32
	Anse aux Harengs					12,111	8,015 05		
	Havre Ketch								
	Quai de Richmond								
	Quai de Roche								
Inverness	Cheticamp							45,815	9,989 44
Lunenburg	Lunenburg							9,000	2,775 24
	Baie de Mahone								
Pictou	Quai des Houil. d'Acad.	7,000	2,535 00						
	Mines d'Albion	800	289 00						
	Rivière de l'Est							21,087	4,736 70
	Quai des Houil. d'Halif. Wharf								
	Quai public de Pictou					7,020	1,726 72		
	Quai du ch. de f. do	6,300	2,281 50					2,625	589 57
	Débarcadère de Pictou								
	Quai de la Houil. de Vale								
	Rivière Jean								
	do Shipyard								
	do Banc								
Queens	Liverpool			8,800	3,096 72				
Richmond	D'Escousse, Cap La Ronde	7 000	2,535 20						
	Canal Saint-Pierre								
Shelburne	Lockeport			9,800	3,448 89				
Yarmouth	Yarmouth							9,247	2,851 63
Hants	Windsor								
		23,260	8,422 70	18,600	6,545 61	24,416	13,238 83	91,974	21,885 90

* Pour ce service, l'entrepreneur a payé au ministère la somme de $8,241.69, laissant une balance de $4,585.50.

etc., du 1er juillet 1872 au 30 juin 1880.—*Suite.*

ECOSSE.

1876-77.		1877-78.		1878-79.		1879-80.		uantité totale.	Prix de revient total pour chaque localité.	Prix de revient total pour le comté.
Quantité.	Prix de revient.	Quantité.	Prix de revient.	Quantité.	Prix de revient.	Quantité.	Prix de revient.			
	$ cts.		$ cts.		$ cts		$ cts.		$ cts.	$ cts.
.....	.....	†22,025	3,649 15	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
5,103	1,068 12	5,465	1,430 36	.....	.....	.....	.....	10,568	2,498 48	
.....	.....	2,580	675 26	.....	.....	.....	.....	2,580	675 26	3,173 74
.....	.....	.....	.....	3,577	1,122 14	11,340 7,350	5,545 26 2,608 16	22,267	9,272 56	
.....	.....	30,100	10,658 91	.....	.....	.....	.....	30,100	10,658 91	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,800	992 44	2,800	992 44	20,923 91
.....	.....	.....	.....	245	555 13	10,220	2,749 55	10,465	3,304 68	
.....	.....	.....	.....	7,880	1,718 84	43,005	8,189 44	50,885	9,908 28	13,212 96
.....	.....	5,400	1,413 53	.....	.....	.....	.....	5,400	1,413 53	
.....	.....	.....	.....	26,230	6,546 70	.....	.....	26,230	6,546 70	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,160	782 00	8,742 23
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	3,920	2,593 71	
.....	.....	612	216 71	.....	.....	.....	.....	6,177	2,063 38	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,111	8,015 05	
.....	.....	2,989	985 59	.....	.....	.....	.....	2,989	985 59	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,750	620 28	1,750	620 28	14,278 01
8,320	1,741 64	.....	.....	.....	.....	.....	.....	54,135	11,731 08	11,731 08
20,070	8,074 42	.....	.....	.....	.....	.....	.....	29,070	10,849 66	
.....	.....	6,321	2,084 30	15,523	3,874 35	.....	.....	21,844	5,958 65	16,808 31
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,000	2,535 00	
.....	.....	.....	.....	8,675	1,892 25	.....	.....	9,475	2,181 25	
53,218	11,140 22	9,665	2,529 64	.....	.....	.....	.....	83,970	18,406 56	
.....	.....	.....	.....	1,650	359 90	.....	.....	1,650	359 90	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,020	1,726 72	
6,744	1,411 73	.....	.....	11,250	3,529 15	2,970	1,452 34	29,889	9,264 29	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	2,520	1,232 28	2,520	1,232 28	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,395	682 15	1,395	682 15	
.....	.....	7,595	1,987 86	36,207	7,897 70	.....	.....	43,802	9,885 56	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	745	141 88	745	141 88	
.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,070	1,917 63	10,070	1,917 63	48,333 22
4,140	1,665 66	.....	.....	.....	.....	.....	.....	12,940	4,762 38	4,762 38
.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	7,000	2,535 20	
.....	.....	.....	.....	5,315	1,326 56	43,739	11,386 98	49,034	*12,713 54	15,248 74
.....	.....	11,025	2,885 96	.....	.....	.....	.....	20,825	6,334 85	6,334 85
7,020 23,170	2,824 24 6,920 71	3,080	1,090 67	.....	.....	.....	.....	42,517	13,687 25	13,687 25
.....	.....	.....	.....	.....	.....	†2,150	917 35			
127,785	34,846 74	84,832	25,958 79	116,552	28,822 72	137,904	37,515 39	625,323	.....	$177,236 68

† Le dragage à Antigonish et à Windsor est couvert par un crédit spécial; il n'est pas compris dans le montant total.

ETAT des travaux de dragage, indiquant les quantités enlevées dans chaque province et le prix de revient de chaque dragage pour les huit années expirées le 30 juin 1880.

Exercice.	Nouveau-Brunswick.		Nouvelle-Ecosse.		Québec.		Ile du Prince-Edouard.		Quantité totale.	Dépense totale.	Prix de revient par verge cube.
	Quantité.	Prix de revient.	Quantité.	Prix de revient.	Quantité.	Prix de revient.	Quantité.	Prix de revient.			
		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.		$ cts.	cts.
1872-73.	38,060	13,240 50	23,260	8,422 70	.....	.....	.....	.....	61,320	21,663 20	35·328
1873-74..	57,725	14,395 57	18,600	6,545 61	6,800	2,392 92	.....	.....	83,125	23,334 10	28·071
1874-75.....	78,223	17,325 05	24,416	13,238 83	.....	.....	18,655	9,892 89	121,294	40,456 77	33·354
1875-76.....	79,935	17,040 52	91,974	21,885 90	.....	.....	58,283	10,891 80	230,192	49,818 22	21·642
1876-77.	97,690	23,161 90	127,785	34,846 74	.....	.....	74,460	12,758 27	299,935	70,766 91	23·594
1877-78.... ..	81,070	23,323 92	22,025 84,832	3,649 15 25,958 79	.....	.....	82,860	12,011 18	270,787	64,943 04	23 983
1878-79.....	132,555	27,400 22	116,307	28,267 59	.....	.....	46,499	9,164 07	295,352	64,831 88	21·9507
1879-80.....	63,540	16,581 79	127,684	34,765 84	765	374 08	36,390	12,674 98	228,379	64,396 69	28·1972
	628,798	152,469 47	636,883	177,581 15	7,565	2,767 00	317,138	67,393 19	1,590,384	400,210 81	25·1644

QUANTITÉS ENLEVÉES À LA MAIN.

1878-79.....	.....	.....	245	555 13	.....	.....	.....	.....	245	*555 13	$2·26·58
1879-80...	.....	.....	12,370	3,666 90	.....	.....	.....	.....	12,370	3,666 90	29·643
	.....	.....	12,615	4,222 03	.....	.....	.....	.....	12,615	4,222 03	33·4683

* Cette somme comprend les frais encourus pour ramener de Saint-Jean deux chalands servant à enlever les matières draguées. L'ouvrage a été continué pendant les sept derniers jours de juin 1879. Voir rapport annuel de 1879. Ann , p. 26.

ÉTAT des travaux de dragage exécutés dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées et de la dépense par chaque dragueur, pour les huit ans expirés le 30 juin 1880.

Dragueurs.	1872-73.			1873-74.			1874-75.			1875-76.			1876-77.			1877-78.			1878-79.			1879-80.			Quantité totale.	Total de la dépense.	Coût par vg. cube.
	Quantité.	Prix de revient.	Coût par vg. cube.	Quantité.	Prix de revient.	Coût par vg. cube.	Quantité.	Prix de revient.	Coût par vg. cube.	Quantité.	Prix de revient.	Coût par vg. cube.	Quantité.	Prix de revient	Coût par vg. cube.	Quantité.	Prix de revient.	Coût par vg. cube.	Quantité.	Prix de revient.	Coût par vg. cube.	Quantité.	Prix de revient.	Coût par vg. cube.			
		$ cts.	cts.		$ cts.	cts.		$ cts.	cts.		$ cts.	cts.		$ cts.	cts.		$ cts.	cts.		$ cts.	cts.		$ cts.	cts.		$ cts.	cts.
"New Dominion"	30,860	10,633 00	34·46	47,525	10,806 19	22·74	44,698	9,078 88	20·31	43,225	7,860 70	18·125	57,300	11,098 43	19·37	38,090	10,057 24	26·404	54,055	5,639 48	10·4328	31,565	5,248 43	16·6273	347,318	70,402 35	20·2760
"Canada"	30,460	11,080 20	36·22	35,600	12,527 91	35·19	40,545	9,972 89	24·60	29,407	9,068 16	30·836	31,230	13,564 32	40·23	37,575	9,835 81	26·176	31,297	9,817 96	31·3702	18,990	9,286 11	48·900	255,104	84,103 36	32·9682
"Cape Breton"							17,396	11,512 11	66·18	45,815	9,989 44	21·808	73,385	15,361 71	20·93	22,025 25,305	3,649 15 6,623 12	16·565 26·173	54,412	11,868 69	21·8126	53,820	10,248 95	19·0430	292,158	69,253 17	23·7040
"Prince Edward"							18,655	9,892 89	53·03	58,283	10,891 80	18·687	74,460	12,758 27	17·13	82,860	12,011 18	14·496	46,490	9,164 07	19·7119	36,390	12,674 98	34·8319	317,138	67,393 19	21·2500
"St. Lawrence"										53,462	12,008 12	22·46	63,560	18,984 18	29·868	55,622	19,696 65	35·411	62,030	16,594 07	26·7516	43,875	15,551 24	35·4444	278,549	82,834 26	29·7379
"Geo. McKenzie"																9,310	3,069 89	32·94	47,068	11,747 61	24·958	43,739	11,386 98	26·0339	100,117	26,204 48	26·1748
	61,320	21,663 20	35·328	83,125	23,334 10	28·071	121,294	40,456 77	33·354	230,192	49,818 22	21·642	299,935	70,766 91	23·59	270,787	64,943 04	23·983	295,352	64,831 88	21·9507	228,379	64,396 69	28·1972	1,590,384	400,210 81	25·1644

N.B.—Dragage fait par le *Cap Breton* à Antigonish, crédit spécial de 1877-78, est compris dans les chiffres noirs ci-dessus, et reporté en entier en chiffres ordinaires.

ETAT des travaux de dragage exécutés à la main dans les provinces maritimes, avec indication des quantités déplacées dans chaque localité, pour les huit ans expirés le 30 juin 1880.

Localité.																											
Parrsboro'																			245	*555 13	$2·26	10,220	2,749 55	26·903	10,465	3,304 68	31·577
Windsor																						2,150	917 35	42·667	2,150	917 35	42·667
																			245	555 13	$2·26	12,370	3,666 90	29·643	12,615	4,222 03	33·4683

* Y compris les frais de déplacement de deux chalands depuis Saint-Jean. Dragage fait dans les derniers sept jours de juin 1879. Voir rapport annuel, 1879. Annexe, p. 26.

ANNEXE No 6.

DRAGAGE DE LA RIVIÈRE RICHELIEU, ETC.

(N° de renvoi 89,519.)

Extrait du rapport de E. H. Parent, daté 21 octobre 1879, adressé au département des chemins de fer et des canaux.

ECLUSE ET DIGUE DE SAINT-OURS.

L'eau ayant baissé jusqu'à un niveau de 6 pieds 3 pouces sur le seuil inférieur de cette écluse, la navigation de la rivière est devenue très difficile immédiatement en amont et en aval de ce point. En conséquence, dans le mois de janvier dernier, recommandation a été faite d'y envoyer un dragueur à vapeur pour améliorer ces abords, surtout l'abord inférieur, pendant la saison suivante. Le département des travaux publics est actuellement à faire faire cet ouvrage.

Il a été également recommandé, dans un rapport spécial en date du 19 janvier dernier, qu'une paire supplémentaire de portes d'aval fût construite pour cette écluse, et tenue en réserve pour le cas où un accident sérieux arriverait à celles dont on se sert actuellement. Le bois nécessaire à ces portes pourrait être pris sur celui qu'on a actuellement en mains pour les réparations du canal Lachine. Rien n'a été encore fait, vu qu'il n'a pas été voté de crédit à cet égard.

DRAGUEUR A VAPEUR "QUEEN OF CANADA."

A la fin du mois de novembre, ce dragueur a été conduit au canal Lachine et placé dans le bassin de radoub de Tate; il a été complètement réparé par le contrôleur du canal Lachine, puis remis au département des travaux publics.

Dragueur à vapeur n° 1.

Dans le mois d'avril, ce dragueur a été complètement réparé et équipé, et en mai il a été prêté au département des travaux publics, sous le contrôle duquel il a depuis été employé.

BOUÉES.

La navigation des lacs Saint-Louis et Saint-François étant devenue très difficule dans l'automne de 1879, à cause des brouillards et par suite de la fumée provenant des feux de forêt, le président de la commission du havre de Montréal demanda que les chenaux de ces lacs fussent signalés par un plus grand nombre de balises. Vu que le saison était alors si avancée, on décida, après avoir consulté quelques-uns des pilotes les plus expérimentés naviguant sur cette partie de la rivière, que 25 bouées de cèdre seraient préparées pendant l'hiver pour être mises en position, au printemps, dans les endroits désignés par l'un d'eux.

Les bouées ont été en conséquence préparées par le contrôleur du canal Lachine pendant l'hiver, et mises en position peu de temps après l'ouverture de la navigation ; et depuis lors, on n'a éprouvé aucune difficulté à naviguer, le jour, sur ces lacs, même quand l'atmosphère était brumeuse ou pleine de fumée.

RELÈVEMENTS.

Battures de Saint-Lambert.

On a fait le relèvement d'une batture rocheuse dans le fleuve Saint-Laurent, à Saint-Lambert, vis-à-vis Montréal, et un plan ainsi qu'un détail estimatif des travaux pour améliorer le chenal à cet endroit, ont été transmis, avec une rapport spécial, au département des travaux publics vers la fin d'avril.

Ce relèvement a été fait sur la glace, et l'on a exécuté des sondages à distance rapprochée, sur une superficie de 2,000 pieds x 1,500 ; en grande partie, ces sondages ont été faits de dix pieds en dix pieds.

ANNEXE No. 7.

SAINT-PLACIDE.

(N° de renvoi 11, 185.)

(*Memo.*)

Saint-Placide est situé sur la rive nord de l'Outaouais, à environ 18 milles du point où cette rivière se jette dans le Saint-Laurent. Pendant la saison de 1879 on a dragué jusqu'au quai de Saint-Placide, un chenal de 1,000 pieds de long sur 50 de large, ainsi qu'un bassin, vis-à-vis du quai, ayant 70 pieds de longueur, 70 de largeur et 6 de profondeur à l'eau la plus basse. Ces travaux ont fait du bien à la place et donné satisfaction aux propriétaires de bateaux à vapeur et de barges.

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 27 janvier 1881.

ANNEXE No. 8.

RAPPORT DE G. F. BAILLAIRGÉ, CI-DEVANT INGÉNIEUR EN CHEF ADJOINT DES TRAVAUX PUBLICS (N° 72,005, 24 JANVIER 1878), CONCERNANT LE DRAGAGE PROJETÉ DE LA RIVIÈRE SAGUENAY, EN AVAL DE CHICOUTIMI.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, CANADA,
BUREAU DE L'INGÉNIEUR,
MONTRÉAL, 24 janvier 1878.

MONSIEUR,—Conformément à votre lettre n° 41,709, en date du 9 octobre 1877, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant concernant les améliorations projetées du chenal de la rivière Saguenay conduisant à Chicoutimi, lesquelles ont été demandées dans un mémoire n° 49,084. du 23 mars 1875, transmis au département par E. Cimon, écr., député des comtés de Chicoutimi et du Saguenay. L'affaire a été renvoyée à feu M. H. R. Symmes, le 30 mars 1875, par une lettre n° 29,412, lui donnant instruction d'examiner la localité et de faire rapport du résultat de son étude relativement aux améliorations suggérées.

M. Symmes se rendit à Chicoutimi au mois d'août suivant, mais il mourut le 8 octobre 1875, et à cette dernière date il n'avait pas encore fourni le rapport demandé. L'affaire me fut alors confiée, ainsi qu'il est dit ci-dessus.

Le 13 octobre dernier, j'ai donné instruction à M. Joseph Rosa, employé par le département depuis plus de vingt ans, de faire l'examen nécessaire pour constater l'étendue et le coût probable du dragage voulu pour améliorer le chenal, ce dont il s'acquitta entre le 17 octobre et le 9 novembre.

Suivant le rapport et le plan qu'il a transmis par la suite—le 20 décembre dernier—relativement à cette affaire, et dont copie se trouve ci-annexée, l'objet, la nature et le prix de revient des travaux projetés peuvent être établis comme suit :—

Tous les ans, quarante à cinquante bâtiments de mer prennent des chargements à Chicoutimi ; lorsqu'ils sont chargés ils tirent de 15 à 20 pieds d'eau. Ces bâtiments, ainsi que les steamers qui fréquentent le port, ne peuvent ni y entrer ni en sortir avant la marée haute, à cause des sinuosités du chenal, de ses nombreuses battures, et de la force du courant qui, lors des marées du printemps, atteint une vitesse de quatre à cinq milles à l'heure, et fait qu'il est dangereux pour les bâtiments de s'approcher de Chicoutimi ou d'en partir même à marée haute, à cause de certaines parties du chenal et des battures, qui occupent une position oblique en travers de la ligne du courant.

La portion de chenal dont il s'agit ici et qui est considérée comme la plus dangereuse partie du Saguenay en descendant, s'étend depuis ce que l'on appelle le Mouillage, à quelque deux milles et demi de Chicoutimi, jusqu'au pied de la traverse, à environ trois milles plus bas, et elle se trouve comprise entre les lignes rouges A B et C D tracées sur la carte générale annexée au mémoire n° 67,323, précédemment fourni par moi sur le sujet.

C'est là la partie où des sondages ont été faits et dont je transmets un plan agrandi.

Les lignes ponctuées en noir indiquent les limites de profondeur d'eau de 10 pieds pendant la basse marée ordinaire de la saison de navigation.

Le chenal actuel pour les bâtiments et les bateaux à vapeur se trouve généralement entre les lignes ponctuées en rouge, qui comprennent un espace de 200 pieds en largeur.

Pour creuser les battures jusqu'à une profondeur de 10 pieds au-dessous de la marée basse ordinaire, les quantités de dragage qu'il faudrait faire s'élèveraient à environ 20,400 verges cubes, dont le prix de revient ne serait probablement pas moins de 40 cents la verge, soit, en tout $8,160.

Si l'on fait disparaître les battures entre les lignes ponctuées en vert—ce qui serait préférable—la largeur du chenal amélioré variera de 300 à 1,000 pieds, et les quantités à draguer pour obtenir une pareille profondeur de dix pieds à marée basse ordinaire, seraient d'environ 93,200 verges cubes qui, à 40 cents par verge, ne coûteraient pas moins de $37,280.

Les matières à draguer consistent principalement en gravier, en petites pierres et en cailloux, dont plusieurs ont de deux à trois pieds de diamètre, sinon plus. Il n'est pas probable, en conséquence, que le dragage puisse être fait pour moins de quarante cents la verge cube, prix auquel je l'ai estimé.

Le dragage du chenal de 200 pieds entre les lignes ponctuées en rouge ne sera pas très-utile, parce que les bâtiments naviguant dans un chenal si étroit, seront exposés à être jetés sur les battures par les vents et le courant.

Le dragage des battures dans le chenal plus large, entre les lignes ponctuées en vert, devrait être fait de préférence, pour le plus grand avantage et la sûreté de la navigation.

Si néanmoins on draguait, en attendant, le chenal étroit jusqu'à la profondeur susdite de dix pieds au-dessous du niveau de la marée basse, ce dragage serait autant d'ouvrage de moins à faire dans le plus grand chenal qui le renferme, et les bâtiments d'un tirant d'eau variant de douze à quinze pieds pourraient remonter la rivière jusqu'à Chicoutimi ou s'en retourner à mi-marée, au lieu d'être détenus comme ils le sont actuellement pendant cinq ou six heures pour attendre la marée haute, comme cela arrive presqu'à chaque voyage aux steamers qui naviguent entre Montréal, Québec et Chicoutimi.

La profondeur du dragage qu'il faudra faire, variera de 2½ à 5½ pieds, plus ou moins.

Le reste du Saguenay est navigable pour les plus grands navires sur une distance de 57 milles, depuis le fleuve Saint-Laurent jusqu'à la pointe aux Roches, qui est située à environ huit milles en aval de Chicoutimi.

A la pointe aux Roches, la rivière est large d'environ un mille et un quart; elle se retrécit ensuite graduellement jusqu'à une distance d'environ un quart de mille, gardant cette largeur presque jusqu'aux Rapides, situés à quelque six milles plus haut que Chicoutimi, où finit la marée.

Entre la pointe aux Roches et Chicoutimi la profondeur de l'eau varie de 2 à 6 brasses, excepté sur les battures, où elle n'a que 1¼ brasse et quelquefois même moins à marée basse.

Dans cette partie de la rivière, les marées de printemps atteignent 12 pieds, et les mortes marées 8 pieds, suivant les observations de l'amiral Bayfield.

Je renvoie avec les présentes le document n° 67,323, qui renferme la carte générale de la branche Chicoutimi de la rivière Saguenay.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

G. F. BAILLAIRGÉ,
Ingénieur en chef adjoint, travaux publics

F. Braun, écr.,
Secrétaire, dép. des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 9.

RAPPORT CONCERNANT LES AMÉLIORATIONS DE LA RIVIERE SAGUENAY EN AVAL DE CHICOUTIMI.

(N° de renvoi 11334.)

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,
OTTAWA, 2 février 1881.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de transmettre un rapport de M. Rosa concernant les travaux qu'il a exécutés pendant l'exercice 1879-80, pour l'amélioration de la rivière Saguenay, en aval de Chicoutimi.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

F. H. ENNIS, écr.,
Secrétaire, dép. des travaux publics.

QUÉBEC, 31 janvier 1881.

MONSIEUR,—En réponse à votre télégramme de ce jour, demandant un rapport concernant les améliorations effectuées sur la rivière Saguenay pendant l'exercice 1879-80, j'ai l'honneur de faire rapport que dans le cours de cette période on a amélioré le chenal de la rivière en question en faisant disparaître des roches schisteuses et des cailloux qui l'obstruaient sur un espace d'un tiers de mille en longueur et de 250 pieds en largeur.

Grâce à l'enlèvement de ces roches schisteuses et de ces cailloux, la profondeur de l'eau a été augmentée de deux à trois pieds dans la partie du chenal où ces travaux ont été faits.

L'ouvrage (pour faire disparaître les cailloux) a duré depuis le 2 septembre jusqu'au 20 octobre 1879.

Les pluies presque continuelles que nous avons eues pendant l'été et l'automne de 1879, ont fait monter les eaux de la rivière, qui se sont élevées de trois ou quatre pieds plus haut que le niveau ordinaire. Les travaux ont été retardés à cause de la rapidité du courant.

Respectueusement soumis.
J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre humble serviteur,

JOSEPH ROSA,
Ingénieur contrôleur.

H. F. PERLEY, écr.,
Ingénieur en chef, département des travaux publics.

ANNEXE No. 10.

RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF CONCERNANT LA RIVIERE ASSINIBOINE.

(N° de renvoi 10,499.)

OTTAWA, 3 janvier 1881.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre à l'honorable ministre le rapport suivant concernant la condition et les besoins de la rivière Assiniboine, Manitoba.

Le 29 janvier 1880, M. Wm. Anderson a soumis un rapport des travaux qu'il a faits pour améliorer cette rivière, et la description suivante des obstructions qu'on y rencontre jusqu'à l'embouchure de la Petite Saskatchewan, est un résumé de ce rapport.

Les premières obstructions, consistant en cailloux dans le chenal, se trouvent en face de la pointe Armstrong, à 2½ milles en amont de Winnipeg.

A Silver Heights,—5 milles de Winnipeg—*deux* digues en aile, d'une longueur respective de 240 et 215 pieds, ont été construites depuis le bord sud de la rivière dans la direction du chenal navigable. Cet endroit a été débarrassé des obstructions qui s'y trouvaient.

Entre les rapides de Hall et la Grande Courbe, distance d'environ cinq milles, il y a un grand nombre de cailloux qu'il faudrait enlever.

Le rapport en question conseille d'élever une digue en aile à la crique de l'Esturgeon.

Il existe un dépôt de cailloux vis-à-vis Saint-François-Xavier, à 60 milles de Winnipeg.

A la Baie Saint-Paul, il y a des cailloux sur l'espace de deux milles.

Entre la Baie Saint-Paul et le Portage La Prairie, les obstructions consistent en *chicots*.

Par la rivière, il y a 150 milles du Portage La Prairie à Winnipeg. Sur une distance de 40 milles en amont du Portage, il y a une quantité de *chicots* qu'il faudrait enlever, et comme la rivière est parsemée d'îles, il serait avantageux d'en réunir quelques-unes entre elles au moyen de courtes digues.

Sur une distance de 60 milles jusqu'à l'embouchure de la Petite Saskatchewan, le lit de la rivière est formé de gravier avec quelques gros cailloux de loin en loin.

Depuis l'embouchure de la Petite Saskatchewan jusqu'à Fort-Ellice, il n'y a pas d'obstructions.

Pendant l'année 1879 et la saison des *hautes eaux*, *un* bateau à vapeur a fait le service jusqu'à Fort-Ellice et *trois* jusqu'au Portage La Prairie. A vide, ces bateaux à vapeur tirent 14 et 15 pouces, et ils sont capables de porter de 150 à 250 tonneaux de fret, exigeant alors que la rivière ait une profondeur d'eau variant de 3 à 4 pieds,

Le fret transporté par chacun de ces bateaux est réglé d'après la hauteur de l'eau et ils remorquent ordinairement de 2 à 4 barges chargées d'environ 300 tonneaux.

La navigation de l'Assiniboine s'ouvre ordinairement dans la première semaine de mai, et, à cause du manque d'eau, elle se ferme de bonne heure en septembre. Si les obstructions dont on se plaint étaient enlevées, on croit que les bateaux à vapeur pourraient faire le service jusqu'à la fin d'octobre.

M. Henderson estime que la somme de $6,000 serait suffisante pour effectuer les améliorations qu'il mentionne et dit qu'il faudra employer un bateau à vapeur, à raison de $60 par jour, pour enlever les *chicots*.

Dans une lettre en date du 25 septembre 1880, l'honorable M. Royal attire l'attention sur l'état de la rivière Assiniboine *en amont* du Portage La Prairie, où la navigation est obstruée par des cailloux disséminés dans le chenal, ce qui empêche les bateaux de marcher dès que l'eau a baissé jusqu'au niveau d'été. L'enlèvement de ces cailloux permettrait aux bateaux à vapeur qui naviguent actuellement sur la rivière, de la remonter pour le moins 100 milles plus haut que le Portage La Prairie. Le temps convenable pour enlever ces cailloux est pendant les mois d'août et de septembre, alors que la rivière est à son niveau le plus bas.

En réponse à une lettre de ce département (2864), M. J. P. M. Lecourt dit que pendant la saison de 1880, le service a été fait sur l'Assiniboine par *quatre* bateaux à vapeur, dont *deux* tiraient, chargés, de 4 à 4½ pieds, et les deux autres moins. Il ajoute que 3,800 passagers ont été transportés par ces bateaux à vapeur, le fret étant généralement remorqué dans des barges, afin de pouvoir descendre les rapides.

A l'eau basse, la profondeur dans les rapides est généralement de 20 pouces et varie jusqu'à 3 pieds. Pendant les crues du printemps, l'eau est quelquefois au niveau des bords, et dans ces temps-là il y en a suffisamment pour tous les besoins possibles de la navigation.

M. Lecourt dit qu'il en coûterait de grandes sommes pour obtenir au moyen du dragage un chenal uniforme et navigable, pendant la période des eaux basses, ainsi que pour débarrasser les rapides des obstructions qui s'y trouvent; et il suggère la construction de digues en aile aux endroits indiqués sur le plan qui accompagne son rapport—lequel n'en indique que *deux*—et l'enlèvement des gros cailloux et des rochers. Son estimation approximative du coût de ces travaux est de $12,000, dont $8,000 a être dépensées entre Winnipeg et le Portage La Prairie, et $4,000 entre cette dernière place et Fort-Ellice.

M. Lecourt attire l'attention sur la digue en aile construite en 1879 au pied du rapide St. James, dit que *deux* brèches de 30 pieds chacune y ont été faites et recommande qu'il y soit fait des réparations au montant de $600 dans le cours de cet hiver.

Avant qu'on ne fasse aucune dépense, il est extrêmement désirable qu'un aide de ce bureau visite cette rivière pour déterminer à quel endroit se trouvent les plus grandes obstructions, et préparer un projet des travaux ayant pour but de les faire disparaître.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. FERLEY,
Ingénieur en chef.

F. H. ENNIS,
Secrétaire, département des travaux publics.

(N° de renvoi 2,942.)

WINNIPEG, MANITOBA, 29 janvier 1880.

MONSIEUR,—J'éprouve beaucoup de satisfaction à vous informer que les travuux de la rivière Assiniboine, dont la direction m'a été confiée, avancent d'une manière très satisfaisante.

C'est depuis l'embouchure où l'Assiniboine se jette dans la rivière Rouge, jusqu'à la pointe Armstrong—distance d'environ un mille et demi de Winnipeg par terre, et d'à peu près deux et demi par eau—que se trouvent les premières obstructions sous forme de cailloux reposant dans le chenal. La seconde obstruction est à environ un mille à l'ouest de ce point, mais la grande crue qui s'est produite après que la rivière fu prise a fait tellement refouler la glace, qu'il sera impossible de la faire disparaître cet hiver.

C'est depuis ce point jusqu'à Silver Heights (paroisse de St. James), éloigné de Winnipeg d'environ cinq milles par terre, et de sept milles par eau, que se trouvaient les obstructions suivantes, mais à peu près vers le 3 du mois prochain, elles auront disparu.

Je puis faire remarquer que deux digues en aile sont actuellement en voie de construction, l'une distante d'environ trois milles et demi de Winnipeg par terre, et de cinq milles par eau, et l'autre éloignée d'environ quatre milles et demi par terre. La première a environ deux cent quarante pieds de longueur, l'autre environ deux cent quinze pieds, et toutes deux partent du côté sud de la rivière et s'avancent dans une direction nord-est jusqu'au chenal navigable. La digue supérieure a été achevée ; l'autre le sera, j'espère, vers le 5 du mois prochain. On construit ces digues en aile à l'aide de gros pilotis de chêne d'une longueur moyenne de douze pieds et d'environ douze pouces de diamètre, enfoncés d'à peu près huit pieds dans le lit de la rivière à quatre pieds d'axe en axe, revêtus sur le devant de madriers de chêne de deux pouces, appuyés avec des pierres sur une largeur d'environ huit pieds au fond de l'eau, et inclinés à angle de 5 degrés, suivant le diagramme ci-après :

(*Diagramme.*)

Les madriers sont assemblés par sections de douze et de seize pieds et de la hauteur voulue, à l'aide de traverses larges de six pouces, placés à environ quatre pieds d'axe en axe, puis solidement cloués avec des clous forgés et descendus tout contre les pilotis solidement fixés dans le lit de la rivière, le madrier d'en haut étant cloué aux pilotis avec des fiches de six pouces en fer forgé, après quoi les pierres sont solidement entassées en arrière des madriers.

Je suis d'avis que ces digues répondront à l'objet qu'on a en vue. Depuis que le barrage supérieur est achevé, la glace s'est élevée à une hauteur d'environ 6 pouces sur une superficie considérable alentour, et je n'ai aucun doute qu'elle augmentera considérablement à mesure que le sable du lit de la rivière remplira les interstices du massif en pierre.

Je m'occuperai ensuite des obstructions sur le point commençant aux rapides de Hall, et connues sous ce nom, éloignées d'environ onze milles de Winnipeg par terre, et s'étendant jusqu'à l'endroit appelé *Grande Courbe*—distance d'à peu près cinq milles —où il y aura un nombre considérable de cailloux à enlever.

L'eau étant extraordinairement haute pour la saison—ce qui est dû en grande partie sans doute à l'embâcle formé à la pointe Armstrong—je crains que la balance du crédit présentement à ma disposition ne soit pas suffisante pour me permettre de faire disparaître toutes les obstructions qui existent sur ce point ; néanmoins, je puis en enlever plusieurs, et je m'efforcerai de faire disparaître les plus gros cailloux, surtout ceux qui se trouvent le plus sur la route.

Je ferai remarquer que si les moyens m'en étaient fournis, il serait nécessaire de construire une autre digue en aile à la crique de l'Esturgeon, distance d'environ 9 milles de Winnipeg par terre.

Le dépôt de cailloux qui obstrue ensuite la navigation se trouve à Saint-François-Xavier, éloigné d'environ vingt milles de Winnipeg par terre, et d'à peu près soixante milles par eau.

Aux plaines du Cheval Blanc, poste de la compagnie de la Baie d'Hudson, il y a une obstruction causée par un arbre tombé et entré dans le lit de la rivière. Les gens qui font la navigation appelle cela un *chicot*, et cette obstruction ne peut être enlevée que lorsque la rivière est libre de glace.

Les obstructions suivantes se rencontrent à la baie Saint-Paul, distante d'environ trente milles de Winnipeg par terre. Le dépôt de cailloux à cet endroit s'étend sur un espace d'à peu près deux milles ; à partir de ce point jusqu'au Portage La Prairie, il n'y a point d'obstructions de roches, mais il y a un nombre considérable de chicots qu'il faudrait enlever.

Le Portage La Prairie est situé à une distance d'environ soixante milles de Winnipeg par terre, et d'à peu près cent cinquante milles par eau ; cette différence

provient du grand nombre de courbes de la rivière. Les bateaux à vapeur chargés de fret descendent en quinze heures.

De Winnipeg à Headingly, il y a dix-sept courbes; de Headingly à la Plaine du Cheval Blanc, il y en a seize; de la Plaine du Cheval Blanc à la Baie Saint-Paul, treize; de la Baie Saint-Paul à High Bluff, vingt et une; de High Bluff au Portage La Prairie, onze. Le nombre total des courbes de la rivière Assiniboine, depuis Winnipeg jusqu'au Portage La Prairie, est de soixante et dix-huit.

Sur une distance d'environ quarante milles en amont, ou à l'ouest du Portage (par eau), on rencontre un nombre considérable de *chicots* qu'il faudrait faire disparaître. La rivière est parsemée d'îles sur une partie de ce parcours. Il serait nécessaire de relier quelques-unes des petites îles au moyen de digues en aile pour améliorer la navigation.

Sur une distance d'environ soixante milles en avançant plus à l'ouest (ce qui nous amène à l'embouchure de la Petite Saskatchewan), le lit de la rivière se compose de galets ou de gravier, avec quelques cailloux par intervalles sur un espace d'à peu près douze milles.

Depuis l'embouchure de la Petite Saskatchewan jusqu'à Fort-Ellice, la navigation n'est pas obstruée. Le bateau à vapeur *Marquette* a fait avec succès plusieurs voyages de Winnipeg à Fort-Ellice, à l'eau haute, pendant la dernière saison. En outre du *Marquette*, les vapeurs suivants ont fait le service régulièrement à l'eau haute, l'année dernière, entre Winnipeg et Portage La Prairie, savoir : l'*Alpha*, le *Prince Rupert* et le *Cheyenne*. A vide, ces bateaux tirent de quatorze à quinze pouces d'eau; ils sont capables de porter de cent cinquante à deux cent cinquante tonneaux de fret, suivant la profondeur de la rivière. Avec un chargement complet, il leur faut de trois à quatre pieds d'eau. Ils traînent généralement de deux à quatre barges à leur remorque. Les barges peuvent porter environ trois cents tonneaux et tirent moins d'eau que les vapeurs.

Je crois que la compagnie de Transport du Nord-Ouest a l'intention d'employer sur la ligne, l'année prochaine, deux autres vapeurs d'un plus fort tonnage, si la profondeur de l'eau le permet.

La navigation sur la rivière Assiniboine s'ouvre ordinairement vers la première ou la seconde semaine de septembre; mais lorsque les obstructions dont j'ai parlé auront disparu, on croit que la navigation pourra être continuée jusque vers la fin d'octobre.

Si l'on pouvait obtenir un crédit additionnel d'environ cinq à six mille piastres, je suis d'opinion que cette somme serait presque suffisante pour faire disparaître toutes les obstructions, et faire de l'Assiniboine un bon cours d'eau navigable depuis Winnipeg jusqu'à Fort-Ellice.

Je suis d'avis que pour enlever les *chicots* dont j'ai parlé, la meilleure méthode serait de louer l'un des vapeurs ci-dessus mentionnés; avec le secours de la machine du vapeur, on pourrait les faire disparaître tous sans difficulté. Une somme d'environ soixante piastres par jour serait suffisante pour s'assurer les services d'un bateau à vapeur avec son équipage et outillage complet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WM. HENDERSON,

S. CHAPLEAU, écr.,
Secrétaire, travaux publics.

ANNEXE No. 11.

RAPPORT CONCERNANT LES AMÉLIORATIONS NECESSAIRES—RIVIÈRE ASSINIBOINE.

(N° de renvoi 9,714.)

BUREAU DES TRAVAUX PUBLICS DU CANADA.

WINNIPEG, MANITOBA, 27 novembre 1880.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions contenues dans votre lettre (n° 2,864) en date du 3 août dernier, relativement à la navigation de la rivière Assiniboine, j'ai l'honneur de soumettre un rapport sur le sujet, avec un plan et l'estimation de la dépense nécessaire pour faire disparaître les obstructions qui se rencontrent entre Winnipeg et Portage La Prairie.

Permettez-moi de dire que j'ai recueilli tous les renseignements possibles des capitaines des bateaux à vapeur qui ont fait le service sur la rivière, et d'autres personnes connaissant bien le pays, afin de m'aider dans l'examen de la question.

Pendant la dernière saison, les bateaux à vapeur suivants ont fait des voyages réguliers sur l'Assiniboine—savoir : le *Manitoba*, long de 170 pieds et du port de 300 tonneaux, le *Minesota*, 170 pieds et 300 tonneaux ; l'*Alpha*, 100 pieds et 100 tonneaux ; et le *Marquette*. Chargés, les deux premiers tirent de 4 à 4½ pieds d'eau ; les autres, un peu moins. Trois de ces bateaux appartiennent à la compagnie de transport de Winnipeg et de l'Ouest, laquelle est à construire quatre plus grands vapeurs qui devront être prêts le printemps prochain. Le *Marquette* est la propriété de la compagnie de transport du Nord-Ouest. On dit qu'environ 1,700 passagers de cabine, et 1,100 d'entrepont ont été transportés par les vapeurs de la première de ces deux compagnies, et qu'à peu près 600 passagers de cabine et plus de 400 d'entrepont l'ont été par un bateau appartenant à la dernière. Beaucoup de fret aurait été également transporté, si la profondeur de l'eau eût permis aux vapeurs de descendre les rapides en étant ainsi chargés ; néanmoins, le fret a été transporté sur une barge remorquée par les steamers.

La profondeur de l'eau dans les rapides est généralement d'environ 20 pouces à l'eau basse, et elle varie jusqu'à trois pieds. Lors des crues du printemps, la rivière est quelquefois de niveau avec les bords, et dans ces temps-là, naturellement, il y a suffisamment d'eau pour aucun besoin possible de la navigation.

Les travaux nécessaires pour draguer les rapides et les débarrasser de leurs obstructions, dans le but d'obtenir un chenal uniforme et navigable aux époques d'eau basse, seraient très coûteux, mais je suggérerais de construire des digues en aile tel qu'indiqué sur le plan—ce qui procurerait une profondeur d'eau suffisante pour les besoins actuels de la navigation—et aussi d'enlever les gros cailloux et les roches, ce qui pourrait être effectué en certains cas, simplement à l'aide d'une grue et d'un palan, vu que plusieurs de ces cailloux sont libres et mobiles. On pourrait se débarrasser de ceux qui seraient trop gros pour être enlevés de cette manière, en faisant usage de la dynamite ou de quelqu'autre substance explosive.

Je désire attirer votre attention sur la digue en aile déjà construite au pied des rapides de Saint-James ; il y a été fait deux brèches d'environ 30 pieds de largeur chacune. Je recommanderais que cette digue fût réparée cet hiver, et je porte à $600 le prix de revient de ces réparations. Si ces travaux souffrent des retards, je crains

qu'il n'en résulte de nouveaux dommages et qu'il ne faille une somme beaucoup plus forte l'été prochain.

Conformément au plan ci-joint, j'ai estimé à $8,000 la dépense nécessaire pour rendre la rivière navigable jusqu'au Portage ; avec une somme additionnelle de $4,000 on pousserait les améliorations jusqu'à Fort-Ellice. Je désirerais qu'il fût entendu que c'est là une estimation approximative, vu que d'autres difficultés, actuellement inconnues, pourraient se présenter au cours des travaux, bien que, d'après la nature générale de la rivière, je ne crains pas que tel soit le cas.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

J. P. M. LECOURT,
Architecte et ingénieur civil.

F. H. Ennis, écr.,
Secrétaire, département des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 12.

RAPPORT DE L'INGENIEUR EN CHEF CONCERNANT LES AMÉLIORATIONS PROJETÉES DE LA RIVIÈRE SASKATCHEWAN.

(N° de renvoi 11,090.)

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
OTTAWA, 22 janvier 1881.

MONSIEUR.—Dans une lettre du 21 juin 1879, M. C. J. Brydges, commissaire des terres de la compagnie de la Baie d'Hudson, attire l'attention sur l'état de la rivière Saskatchewan jusqu'à Edmonton, où se rendent actuellement les vapeurs de la compagnie qu'il représente. Il dit que le service est fait par trois vapeurs, dont l'un voyage entre le lac Winnipeg et les Grandes Chutes, que les bateaux ne peuvent franchir. A ce dernier endroit, la compagnie a construit un tramway d'environ quatre milles de longueur à cause de ces chutes, ce qui nécessite le transbordement tant des passagers que du fret ; un deuxième vapeur fait le service depuis la tête des chutes jusqu'à Carleton House, et le troisième termine le voyage à Fort-Edmonton. M. Brydges dit de plus que la compagnie qu'il représente est prête à mettre sur le lac Winnipeg et la Saskatchewan le nombre de bateaux à vapeur nécessaire au développement de la contrée traversée par la Saskatchewan ; mais pour lui permettre d'exécuter ce plan d'une manière efficace il est nécessaire de faire certaines améliorations qui aient pour effet de rendre la navigation plus facile.

M. Brydges touche aux questions suivantes, savoir :

Premièrement.—La nécessité de draguer la barre située à l'embouchure de la rivière Rouge. Ceci a fait le sujet d'un rapport distinct qui vous a été soumis le 23 décembre dernier. (n° 10,337.)

Deuxièmement.—L'enlèvement des cailloux au rapide du Rocher-Rouge, jusqu'auquel on fait actuellement parvenir les vapeurs à l'aide de cableaux attachés à certains endroits sur le bord de la rivière.

Troisièmement.—L'amélioration des rapides du Poste Volant, lac des Cèdres.

Quatrièmement.—Les rapides de Tobin, qui ont environ trois milles de longueur, et occasionnent beaucoup de retard à l'eau basse.

Cinquièmement.—Les rapides Nepowin.

Sixièmement.—Les chutes de Cole.

Septièmement.—Le rapide de Laley.

Aux trois dernières places, le chenal est obstrué par les cailloux, et les bateaux à vapeur ne peuvent remonter la rivière qu'à l'aide de câbleaux.

Huitièmement.—Le rapide Croche.

Neuvièmement.—Le rapide Demi-Charge. Ici, M. Brydges dit qu'il faudrait construire un pilier à la tête des rapides, pour y attacher le câbleau à l'aide duquel les vapeurs remontent la rivière. Actuellement, il faut un câbleau de 2,200 verges, et si l'on construisait un pilier, cette longueur pourrait être réduite à 1,700 verges.

M. Brydges porte le coût de ces améliorations à $20,000.

Dans une lettre en date du 19 septembre 1879, M. Brydges décrit les chutes de Cole comme étant fort rapides, à chenal étroit, encombré de roches et de gros cailloux. Il dit que des améliorations pourraient y être très aisément effectuées en construisant deux digues en aile de manière à augmenter le volume de l'eau dans le chenal, et en enlevant une quantité de pierres qui pourraient servir à la construction des digues.

Les rapides de Tobin sont très peu profonds, et il y a là très peu d'eau à la fin de l'été. M. Brydges suggère d'y construire des digues en aile, et de débarrasser le chenal de quelques roches.

Le rapide Demi-Charge se trouve au pied d'un petit lac, et le courant y est extrêmement fort. Pour le remonter, il faut tirer le bateau à l'aide d'un câble long d'environ un mille et un quart qui traverse le lac à la tête des rapides et que l'on attache à des arbres sur la rive; le bateau prend souvent une journée pour remonter ce rapide.

Dans sa lettre du 4 octobre 1880 (n° 8,274), M. Brydges revient sur la construction de piliers aux rapides du rocher Rouge et DemiC-harge, lesquels coûteraient probablement, d'après lui, entre $5,000 et $6,000 chacun; mais il ne peut dire quelle sera la dépense probable pour construire les digues nécessaires et débarrasser les chutes de Cole ainsi que les rapides de Tobin de leurs gros cailloux.

Le 11 octobre 1880, M. Brydges, en réponse à une lettre (n° 4,082) de ce département demandant si la compagnie de la Baie d'Hudson construirait les piliers voulus aux rapides Demi-Charge et du Rocher-Rouge à la condition que le gouvernement se chargeât des autres améliorations demandées par lui, dit que la compagnie qu'il représente a déjà dépensé des sommes d'argent très considérables pour rendre la navigation plus facile entre la rivière Rouge et Edmonton, à la tête de la navigation de la Saskatchewan; qu'elle a aussi placé tous les ans, à grands frais, des bouées servant à indiquer le chenal tortueux à l'embouchure de la rivière Rouge; qu'elle a construit des quais commodes et des entrepôts près de l'embouchure de la Saskatchewan, en aval des Grandes Chutes ainsi que plus haut une fois passé les rapides, et aussi un tramway de quatre milles de longueur à cause de ces rapides, ce qui nécessite des dépenses annuelles d'entretien et d'exploitation, et que bien que, dans de telles circonstances, il ne semblerait que juste que le gouvernement exécutât les travaux nécessaires pour améliorer la navigation de cette rivière, cependant il peut déclarer au nom de la compagnie que cette dernière se chargera des ouvrages voulus à Demi-Charge et au Rocher Rouge, pourvu que dans le cours de l'année prochaine le gouvernement entreprenne de draguer un chenal jusqu'à une profondeur convenable à l'embouchure de la rivière Rouge.

Un arrêté du conseil (n° 8,531) a été rendu le 15 décembre 1880 enjoignant de préparer des estimations pour l'exécution des travaux aux chutes de Cole et aux rapides de Tobin, et de les soumettre au parlement à sa prochaine session (la session actuelle).

Ainsi que je l'ai déjà dit, les travaux à ces endroits consistent à élever des digues en aile et à enlever des cailloux du chenal, et de plus, les renseignements me manquent pour estimer le montant nécessaire à l'exécution de ces travaux, et il faudra absolument en faire d'abord une étude parfaite afin de pouvoir déterminer la nature, la position et l'étendue des ouvrages voulus pour améliorer la rivière aux endroits mentionnés, ainsi que leur prix de revient définitif.

Vu que les travaux pourraient être commencés avant le 30 juin 1882, j'ai l'honneur de recommander que la somme de $20,000 soit portée dans les prévisions budgétaires de 1881-82 pour leur construction.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

F. H. Ennis, écr.,
Sec., département des travaux publics.

ANNEXE No. 13.

RAPPORT SUR LES TRAVAUX DE DRAGAGE DANS LE PORT DE VICTORIA, C.-B.

(Renvoi n° 2,732).

DÉPARTEMENT DES TRAVAUX PUBLICS,
VICTORIA, C.-B., 12 janvier 1880.

MONSIEUR,—Pour l'information de l'honorable ministre des travaux publics et conformément aux instructions que renferme votre lettre n° 275, datée 11 novembre dernier, j'ai l'honneur de soumettre un rapport sur les améliorations du port de Victoria, avec plans et profils des rochers et battures de la partie du port amélioré par le dragage, des roehers disparus et de ceux à faire disparaître, et de la partie restant encore à draguer.

Le plan 1 indique les sondages faits en 1859 et la situation des profils. Les profils 1, 3, 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17 et 18 font voir quel était le fond du chenal en 1859, et comment il est actuellement sur la barre à l'entrée du port—le relèvement de cette dernière partie ayant été fait en 1879 par le capitaine Devereux—et aussi comment il sera quand il aura été creusé jusqu'à 14 pieds à l'eau basse.

Les travaux de dragage ont été continués avec méthode depuis 1872. Le tableau A renferme les détails de ces travaux. Jamais ces travaux n'ont été poursuivis pendant toute une année, et ainsi que je le faisais prévoir par mon rapport de 1876, la dépense a été plus considérable que s'ils eussent été faits d'une manière plus suivie.

Un exposé des résultats obtenus démontrera l'exactitude de cette assertion.

En 1872–73, on a dragué pendant quatre mois, et la dépense a été de 83 cts par verge cube. En 1873–74, pendant trois mois; coût, 70 cts par verge cube. En 1874–75, pendant 10½ mois; coût, 28 cts par verge cube. En 1875–76, pendant 8 mois; coût, 32 cts par verge cube. Je dois cependant faire remarquer que ces travaux ont été faits seulement en été, et c'est ce qui fait que la dépense a été moindre que pour l'année précédente, bien que l'on ait travaillé moins longtemps.

En 1859, et seulement à marée haute, les navires tirant plus de 11 pieds ne pouvaient franchir l'entrée du port; mais aujourd'hui ils y entrent quand la marée est à demi-haute, et ceux tirant 21 et 22 pieds à marée haute. En 1859, l'entrée n'avait que 390 pieds de largeur, et aujourd'hui, elle est de 590. Comme elle était beaucoup tortueuse, les grands navires la franchissaient difficilement, mais son passage est comparativement facile aujourd'hui. La direction que prenait un navire en 1859 pour entrer dans le port et celle qu'il prend aujourd'hui sont indiquées sur le plan.

Le dragage fait jusqu'ici est borné à l'étendue marquée A sur le plan; le nombre de verges cubes déplacées et celui restant à draguer sont indiqués dans le tableau B.

L'étendue B, surtout devant et le long des quais, semble s'être remplie de un à trois pieds par endroits. Cela est dû à ce que le sol des rues de Victoria est de gravier sablonneux, que la circulation finit par transformer en poussière et la pluie en boue. Les fortes pluies de l'hiver entraînent cette boue dans le port. Le premier de janvier l'eau du port était couleur de café.

La partie ouest de l'étendue C, vu son peu de profondeur et les rochers qui sont à découvert à marée basse, n'est pas accessible aux bâtiments marchands très chargés. Les frais de son amélioration seraient si considérables que je n'ai point eu l'idée d'en faire une évaluation. On achève d'enlever le rocher Beaver, et déjà les navires vont et viennent plus facilement. La disparition du rocher Tuzo rendra la circulation

encore plus libre, surtout pendant les gros vents du sud-est. C'est sur ce récif que le magnifique steamer *Pacific* a donné en se dirigeant vers son ancrage.

Vu l'abri sûr et le bon mouillage qu'elle offrira, l'étendue D, une fois son amélioration terminée, sera une des bonnes parties du port. De la partie en amont du pont de la baie James, il s'exhale parfois une très mauvaise odeur, et il n'y a aucun doute que la législature ou la municipalité sera quelque jour invitée à remédier à cet état de choses.

Le produit de la vente des terrains suffirait presque à la construction d'un mur qui remplacerait le pont et éviterait à l'avenir les frais de dragage. De nouveaux chalands seraient nécessaires pour ces travaux. Ils pourraient être faits de manière à être halés par une machine à vapeur sur un chemin à rails, ce qui permettrait de vider la vase sur n'importe quel point.

Le dragage des étendues B, C et D sera plus coûteux que celui de l'étendue A, vu la distance éloignée où il faudra remorquer les chalands chargés de matériaux du dragage, à moins que l'on ne décide de s'en servir pour combler la Sandy Bay.

L'adoption de ce projet diminuerait considérablement la dépense, car on travaillerait au dragage 26 jours par mois, au lieu de 18, le remorquage des chalands ne devant retarder en rien les travaux, et les remorqueurs ne devant prendre que peu de temps à charger leur charbon. J'ai basé mon estimation sur un dragage de 400 verges par jour, et la dépense ordinaire, y compris les petites réparations ordinaires, serait d'environ $58 par jour.

Les rochers Beaver, Tuzo et Dredger sont les seuls qu'il soit nécessaire de faire disparaître d'ici à ce que le commerce du port ait pris plus de développement, et l'on peut dire que le premier est disparu, car, à la place qu'il occupait, la profondeur est d'au moins 12 pieds à l'eau basse.

Aussi, pour avoir, sur la barre et jusqu'aux quais, une profondeur de 14 pieds à marée basse, c'est-à-dire 24 pieds à marée haute, et un chenal libre, il faudra terminer le dragage des étendues A, B et C, et abattre le rocher Dredger, travaux dont le prix de revient serait comme suit :

Dragage de l'étendue A	$48,831 64	
" " B	6,823 85	
" " C	6,387 16	
		$62,042 65
Enlèvement du rocher Dredger		16,625 00
		$78,667 65

TABLEAU A.—Travaux de dragage.

Période du dragage.	Verges cubes enlevées.	Coût réel du dragage.	Bâtiments, machines, etc.	Coût total.	Coût, y compris réparations, par vge. cube.	Coût, sans les réparations, par vge. cube.	Temps occupé — mois.	Remarques.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		
ETENDUE A.—1872-'73.								
Du 7 mars 1872 au 30 juin 1873..	9,941	8,268 51	4,707 87	12,976 38	1 30	0 83	4	
1873-'74.								
Du 1er juillet 1873 au 23 septembre 1873.....	13,712	9,617 73	1,464 88	11,082 61	0 81	0 70	3	
1874-'75.								
Du 1er juillet au 18 août 1874... Du 18 août 1874 au 30 juin 1875.....	47,301	13,443 66	Rem'q. 6,250 00 Mach. 5,087 21	24,780 87	0 52	0 28	10½	
1875-'76.								
Du 1er juillet 1875 au 29 février 1876.....	37,264	11,944 88	3,057 40	15,002 28	0 40	0 32	8	
1876-'77.	Années pendant lesquelles on n'a pas dragué.							Gages du gardien, etc., etc... $566 62
1877-'78.								do do 541 64
								do do 480 00
1878-'79.								Réparations au remorqueur.... 440 35
								Gain du remorqueur..... 400 00
1879-'80.								
Du 11 octobre 1879 au 4 décembre 1879.....	9,414	2,583 99	11,807 17	14,391 16	1 52	0 27	1⅘	
	117,632	45,858 77	32,374 53	78,233 30				

De 1872 à 1880.—Coût par verge cube, moins celui des bâtiments et machines..... $0 39
do do y compris celui do do et réparations, et moins le premier prix de revient du dragueur..... 0 66

TABLEAU B.—Coût estimatif du dragage des diverses étendues et de l'enlèvement de rochers.

	Verges cubes.	Coût par verge cube.	Sans les réparations.	Y compris les réparations.	Temps nécessaire.
		$	$	$	Jours de travail.
ETENDUE A.					
	93,907	0 28	26,293 96	.....	336
	93,907	0 52	.....	48,831 64	
Soit 279 verges cubes par jour.					
ETENDUE B.					
Si la vase est déposée en dehors du port	12,407	0 30	3,722 10	.....	59
	12,407	0 55	.....	6,823 85	
Soit 207 verges cubes par jour.					
Si la vase est déposée dans la baie St James	12 407	0 14	1,736 98	.....	31
	12,407	0 30	.....	3,722 10	
ETENDUE C.					
En dehors du port	12,283	0 28	3,439 24	.....	44
	12,283	0 52	.....	6,387 16	
En dedans du port	12,283	0 14	1,719 62	.....	31
	12,283	0 30	.....	3,684 90	
ETENDUE D.					
En dehors du port	93,147	0 30	27,944 10	.....	443
	93,147	0 55	.....	51,230 85	
En dedans du port	93,147	0 14	10,040 58	.....	232
	93,147	0 30	.....	27,944 10	

ENLÈVEMENT DE ROCHERS.

Rocher Beaver.

Evaluation de son volume, en verges cubes	884
do du nombre de verges enlevées	850
do do à enlever	34
Prix du contrat	$11,950 00
Payé à compte	6,721 85
Montant payable à la fin des travaux	5,228 15

Rocher Tuzo.

Evaluation de son volume, en verges cubes, 1,015.
do du coût de l'enlèvement, à $35 par verge cube.. $25,375 00

Rocher Dredger.

Evaluation de son volume, en verges cubes, 475.
do du coût de l'enlèvement, à $35 par verge cube. $16,625 00

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
B. W. PEARSE,
Ingénieur local.

ANNEXE No. 14.

RAPPORT DE L'HONORABLE J. W. TRUTCH, SUR LE DRAGAGE DE LA RIVIÈRE FRASER.

COLOMBIE-BRITANNIQUE

[Renvoi n° 10,720.]

VICTORIA, C. B., 28 décembre 1880.

MONSIEUR, J'ai l'honneur de transmettre, pour votre information, copie de deux lettres du 9 et du 10 de ce mois (et de leurs incluses), que m'a écrites M. George Turner, par lesquelles il fait savoir que les travaux de dragage qu'il dirige sur la rivière Fraser depuis le mois de juin dernier, sont interrompus ; quelle quantité de dragage a été faite,—ce qui est plus particulièrement indiqué sur le plan qui accompagne sa lettre du 9,—que le dragueur, le remorqueur et les chalands ont été conduits le 3, dans la rivière Coquitlam, et que tous les hommes avaient été payés et congédiés. Il fait en outre savoir que le 8, une crue extraordinaire a brisé la glace, que ces bâtiments ont quitté leur mouillage et que le remorqueur et deux des chaloupes ont été entraînés dans la rivière Fraser et qu'ils ont subi quelque dommage. Toutefois, ces bâtiments ont été reconduits à leur mouillage dans la rivière Coquitlam, c'est-à-dire au lieu jusqu'ici considéré le plus sûr pendant l'hiver, et confiés aux soins d'une personne qui a déjà été chargée du même service.

Autant que j'ai pu m'en assurer jusqu'à présent, le prix de revient de ces travaux exécutés sous le contrôle de M. Turner, est de $7,388.28, et si à ce chiffre l'on ajoute les frais d'armement et de remorquage du dragueur et des chalands—$1,600.07—(somme reçue directement du ministère), la dépense totale pour ce service, depuis qu'instruction a été donnée d'envoyer le dragueur à la rivière Fraser, jusqu'à cette date, serait de $8,938.35.

D'après ce que je puis savoir, le seul autre paiement à faire cette année pour ce service serait de $40 pour les gages du gardien du bâtiment, de sorte que la somme de $9,000, à laquelle vos instructions limitent la dépense pour ces travaux, n'aura pas été dépassée.

Je pense que le choix de la localité où M. Turner a employé le dragueur a été on ne peut plus judicieux, et que les travaux exécutés sont d'une nécessité immédiate, vu qu'un nouveau chenal de 13 pieds de profondeur a été ainsi ouvert, ce qui réduit de plus de deux milles la distance qu'avaient à parcourir les steamers et autres navires tirant 10 pieds et plus, de New-Westminster à l'embouchure de la rivière Fraser. Selon moi, cependant, il est très incertain si l'amélioration ainsi faite au cours de la rivière sera de longue durée.

Ce ne sera qu'après les crues de l'été que l'on pourra se prononcer à cet égard.

Les principaux obstacles à la navigation entre le détroit de Géorgie et New-Westminster, sont les sinuosités et le peu de profondeur du chenal à l'embouchure de la rivière Fraser, et les changements que lui font subir les crues de chaque année.

Dans ce chenal, la profondeur actuelle n'est que de dix pieds à l'eau basse, tandis qu'en tout temps elle est plus considérable dans le chenal de la rivière, depuis son embouchure jusqu'à New-Westminster. Il ne serait donc d'aucun avantage d'approfondir le chenal de la rivière ailleurs qu'entre son embouchure et les bancs de

sable, et c'est pourquoi je m'abstiendrai de recommander que l'on fasse d'autres dépenses dans ce but.

J'ai l'honneur d'être,
Monsieur,
Votre obéissant serviteur,

JOSEPH W. TRUTCH.

L'honorable Hector L. Langevin, C.B.,
Ministre des travaux public, Ottawa.

NEW-WESTMINSTER, 9 décembre 1880.

MONSIEUR,—Conformément à vos instructions, j'ai l'honneur de faire rapport que le dragueur, le remorqueur et les chalands ont été conduits dans la rivière Coquitlam. Les machines ont été démontées, leurs pièces ont reçu une couche de peinture blanche, et tout a été mis à l'abri pour l'hiver. Avant de servir de nouveau, le remorqueur aura besoin d'être complètement radoubé et bordé.

Le dragueur demande aussi des réparations, et les essieux de ses dragues devront être renouvelés.

Je transmets avec la présente un plan de la barre sur laquelle le dragueur a été employé. La profondeur, avant de commencer les travaux, est indiquée en chiffres noirs, et la profondeur actuelle en chiffres rouges. Il est accompagné du journal tenu par le contre-maître.

La ligne draguée a 2,000 pieds de longueur et 250 de largeur. Sur cette étendue on a enlevé une épaisseur de trois à sept pieds, ce qui donne, à marée basse, une profondeur de 13 pieds à l'endroit le plus élevé, et à marée haute ordinaire de 21 pieds, profondeur qui, je le pense, sera considérablement augmentée par les crues de l'été prochain.

Pendant cette saison, le dragueur a déplacé 44,000 verges de sable, et 105,000 verges ont été enlevées de la barre par l'action du courant et du dragueur réunis.

Je me permets de suggérer que l'on indique le chenal au moyen de deux bouées, placées aux deux extrémités, ou à environ 2.000 pieds de distance. J'ai placé quatre balises, deux sur la grande rivière et deux dans la fondrière. Celles de la fondrière se voient difficilement de la rivière, vu la distance, le point le plus proche où on pouvait les placer étant à un mille et demi de la rivière. Le terrain est aussi très bas, formé de sable fin, ce qui fait qu'il est impossible d'y enfoncer une pièce de bois assez avant pour qu'elle résiste à l'action des marées et des bois en dérive.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEORGE TURNER.

L'honorable J. W. TRUTCH,
Agent fédéral, Victoria, C.B.

ANNEXE No 15.

RAPPORT DE B. W. PEARSE, INGÉNIEUR DIRIGEANT DES AMÉLIORATIONS DE COTTONWOOD CANYON, DANS LE HAUT DE LA FRASER, C.-B.

(Renvoi, n° 3,972.)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

VICTORIA, C.-B., 8 mars 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, pour l'information de l'honorable ministre des travaux publics, copie du rapport fait par M. G. B. Wright sur les travaux accomplis à Cottonwood Canyon, dans la rivière Fraser, ainsi que copie de son rapport sur les travaux qui restent encore à faire pour rendre la rivière navigable à cet endroit pour les steamers d'un faible tirant d'eau.

J'annexe aussi le tracé des plans fournis par M. Wright pour indiquer la position et la dimension de tous les rochers du Canon et un profil de la rivière elle-même.

La somme dépensée pour ces travaux a été :

Outils et instruments	$3,062 01
Poudre	500 00
Chalands et bateaux	600 00
Gages et approvisionnements	4,262 72
Transport, hommes et matériaux (ces derniers à 6c. la livre)	1,309 04
Papeterie	35 00
Divers	228 23
	$9,997 00

J'annexe une liste marquée "Cédule A", des outils, bateaux, etc., en magasi Quesnel, et dont on pourra disposer pour service ultérieur.

Aussi, une liste marquée "Cédule B," des articles, avec leur valeur, laissés au canon, et qu'il a été impossible de descendre jusqu'à Quesnel.

Ci-suit une estimation des dépenses à faire pour terminer ces travaux, estimation basée sur l'expérience du passé; et sur la supposition que les outils et les approvisionnements actuellement en magasin serviront pour ces travaux.

Estimation des frais d'achèvement :

		Verges cubes.		
Roc "N" / " "O"	Quartzeux.	171	à $30 par verge cube.....	$5,130 00
" "I"	"	124		
" "L"	"	5		
" "K"	Granitique.	40		
		169	à $12 par verge cube.....	2,028 00
Roc "B"	Ardoise.....	230		
" "C"	"	110		
" "P"	"	150		
		490	à $12 par verge cube.....	5,880 00

Estimation des frais d'achèvement.—*Suite.*

			Verges cubes.		
Roc	"A"	Granitique.	506		
"	"B"	" ...	191		
"	"2"	Ardoise....	104		
"	"3"	" ...	94		
"	"M'	Cailloux....	150		
"	"G"	Granitique.	352		
			1,397	à $6 par verge cube.....	8,382 00
					$21,420 00

J'estime la valeur de l'outillage et des matériaux en mains à environ $3.250; la dépense totale a été de $9,997; le montant total de roc pétardé et déplacé a été de 564 verges cubes, ce qui porte le prix à $12 par verge cube. On peut considérer ce résultat satisfaisant, eu égard aux frais énormes de transport, au taux élevé des gages, des approvisionnements, etc., que l'on exige dans l'intérieur de cette province. Il en a coûté de $4 à $4.50 par verge cube, pour faire sauter le roc dans et près de Victoria; et M. Spence, l'entrepreneur du pétardement du rocher "Beaver" dans ce port, a payé de $16 à $30 par verge cube.

Si l'on se décide à pousser ces travaux, il sera bon d'inscrire une somme de $10,000 dans les prévisions budgétaires de cette année, et le solde, soit (y compris la surveillance et les frais d'examen de ces travaux) $12,000, dans le budget de 1882-83.

J'ai l'honneur d'être, etc.

B. W. PEARCE,
Ingénieur dirigeant.

S. CHAPLEAU, écr.,
Secrétaire du département des travaux publics,
Ottawa.

RAPPORT DE M. G. B. WRIGHT SUR LES TRAVAUX FAITS A COTTONWOOD CANYON, RIVIERE FRASER.

VICTORIA, C. B., 20 mars 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous faire rapport des travaux faits à Cottonwood Canyon, suivant les instructions contenues dans votre lettre du 12 septembre 1879

Je commençai mes opérations de mine le 13 octobre, et avant cette date, j'avais élevé des constructions pour nous protéger contre le froid et une poudrière qu'on pût garder à une température uniforme de 50° F. pour empêcher la dynamite de geler. Nous avons cessé de miner le 10 décembre. Vers la fin d'octobre, la rivière gonfla de 15 pieds, hauteur sans précédent à cette saison de l'année. Cette crue a, naturellement, fait cesser temporairement les travaux, pendant plusieurs jours. Le 28 novembre le Canon fut fermé par les glaces. Après cette époque, les fluctuations de l'eau causées par les glaces flottantes, ont rendu nos travaux bien irréguliers. Fréquemment, l'eau de la rivière montait en une demi-heure de un à trois pieds lorsque la glace formait embâcle dans le bas de la rivière, et baissait aussi rapidement lorsque les obstructions étaient emportées. En décembre, le froid excessif forma des bancs de glace jusqu'au fond de la rivière, et l'eau monta graduellement jusqu'à une

hauteur de sept pieds au-dessus de l'étiage. En descendant la rivière, après avoir cessé nos travaux, je passai sur un de ces bancs de glace qui s'étendait sur presque toute la largeur de la rivière et dont j'ai évalué l'épaisseur à sept ou huit pieds.

J'ai fait sauté et partiellement enlevé 564 verges cubes de roc, dont 284 ont été enlevées des pointes "F" et "V," et 57 verges du rocher "G," dans le chenal profond. Les rochers "T" et "U," nuisibles à l'eau basse, et contenant 132 verges cubes de roc, ont été complètement mis en pièces par la mine et laissés en tas, que le fort courant du printemps et la glace emporteront. Environ 90 verges cubes des rochers "N" et "I" ont été minés, et le déblaiement laissé a l'action du courant. Comme le chenal est profond de chaque côté de ces rochers, il n'y a aucun doute que les crues du printemps emporteront jusqu'au dernier vestige de ces rochers brisés par la mine.

Je repète les quantités :—

Pointe	"F"	250	verges cubes	déplacées.	
"	"V"	35	"	"	
Rocher	"G"	57	"	"	et minées.
"	"T"	57	"	"	"
"	"U"	75	"	"	"
"	"N"	40	"	"	"
"	"I"	50	"	"	"
		564			

Pour ces travaux, j'ai employé 663 lbs de poudre Giant et Hercules, 300 boisseaux de charbon de bois, et 269 lbs. d'acier. Mes borderaux de paie se sont élevés à $3,922.22; une partie considérable de la main-d'œuvre a été employée à la construction de maisons pour faire la cuisine et coucher, et à transporter le matériel, et les outils jusqu'à Quesnel après la suspension des travaux.

Je me suis servi de la poudre Giant, n° 1, et de la poudre Hercules, n° 1. J'ai trouvé que la première faisait explosion plus facilement, qu'elle était plus susceptible à l'action du froid extrême, qu'elle agissait plus promptement, et d'une action plus efficace dans une mine descendante.

Je considère qu'elle est le meilleur agent à employer à une température moyenne. La poudre Hercules semble également forte dans ses effets, mais elle ne brise pas le roc plus loin que les trous du foret. Son action est plus dans un sens latéral. Toute dynamite doit être quelque peu affectée par la température lorsqu'on mine pendantt l'hiver, même quand elle n'est exposée au froid que pendant quelques minutes.

La poudre Hercules, lorsqu'elle est gelée, perd moins de force que la Giant, et je crois qu'il y a moins de danger à s'en servir.

Dans une occasion, une cartouche qui avait été pendant 11 jours exposée à une température variant de 13° à 30° Fah, a donné un excellent résultat lorsqu'elle a fait explosion.

Notre batterie électrique a fonctionné d'une manière bien satisfaisante, mais elle a été inutile à cause de l'impuissance des "capsules." Lorsque des charges de poudre Giant ou Hercules avaient été exposées au froid pendant quelques instants, les "détonateurs" crevaient et brisaient les cartouches, sans leur faire faire explosion.

Avec des "détonateurs" convenables, je crois que la batterie pourrait sûrement faire éclater de quatre à six cartouches simultanément. La fusée à triple fil de Bickford n'a jamais manqué, même lorsqu'elle plongeait quelques fois à plusieurs pieds sous l'eau, mais il a été impossible en se servant de fusée de faire éclater simultanément plusieurs cartouches. Dans certains cas, lorsqu'on se sert de poudre Giant le choc produit par une explosion fait éclater les autres cartouches.

Les forets d'acier dont je me suis servi avaient 1 pouce, $1\frac{1}{8}$ de pouce, et $1\frac{1}{2}$ pouce. Les mèches avaient trois pouces de largeur, les marteaux pesaient $8\frac{1}{2}$ à 9 lbs chacun.

Trois hommes formaient une "escouade," et la profondeur des trous variait de 18 pouces à 6 pieds. La moyenne serait d'environ 3 pieds. Nos cartouches étaient placées dans des tubes de ferblanc épais, de 2 pouces de diamètre, étanches, et fermées à un bout au moyen d'un bouchon de bois lorsqu'il fallait les immerger complètement

Il fallait remplir ces tubes dans la poudrière, car autrement la substance explosive se serait attachée fermement aux parois gelées du trou foré, et il aurait fallu une forte pression pour la chasser jusqu'au fond.

Le roc de la partie supérieure du Canon, y compris les rochers "A", "K" et "G", est du granit dur et compacte. Le reste est d'une texture schisteuse, dont une partie peut être facilement forée. Il est cependant mêlé d'assises de roc quartzeux ressemblant au marbre et extrêmement dur. Les rochers "N" et "I" sont entièrement de cette espèce.

J'ai établi un point de repère "A" sur le côté droit de la rivière, à 6¼ pieds au-dessus du niveau des hautes eaux, et à 33½ au-dessus du niveau des basses eaux. Mon échelle fluviale est une barre de fer large et plate solidement fixée au roc près du boulon à œillet "I" tel qu'indiqué sur la carte, et clairement marquée, divisée en pieds et pouces. J'ai enfoncé dans le roc à une profondeur de dix-huit pouces des boulons à œillet, marqués de "I," à "V" sur la ligne projetée de creusage; leur position est aussi indiquée sur la carte.

J'ai trouvé que la chute d'eau, du roc "A" au roc "G," était de 4¼ pieds, dont 17 pouces sont dus à l'obstacle "A" et le rocher "G," qui rétrécissent le chenal dans un espace de 220 pieds de largeur. Les 34 pouces de chute qui restent étaient causés par le rocher "N" et la pointe saillante "F," qui a été enlevée.

Vis-à-vis le rocher "N" la rapidité du courant dans le chenal sud est de 7.84 milles statutaires par heure. Dans le chenal nord, elle est de 8.50.

L'automne de 1879 a été très défavorable à l'exécution des travaux. L'eau de la rivière est restée bien haute jusqu'au milieu d'octobre, et la crue inusitée qui se produisit à la fin de ce mois, maintint très haut le niveau de la rivière jusqu'à la fin de la saison.

Le chaland que je me suis procuré est trop petit pour ce qu'il a à faire. Un nouveau de soixante pieds de longueur et de 18 de largeur, avec une poupe et une proue longuement inclinées, et de 4½ de cale, sera nécessaire pour continuer les travaux. Le chaland actuel peut faire un bon service pour enlever le roc lorsqu'on le fait sauter.

J'ai jugé qu'il valait mieux soumettre un rapport spécial sur les travaux que je considère nécessaires pour compléter l'amélioration de la rivière à cet endroit. Ci-joint vous trouverez deux plans du Canon, des profits des divers rochers qu'il faudra déplacer, et un profil de la rivière à l'endroit où se trouvent les plus grandes obstructions.

Si l'on votait un nouveau crédit dans ce but, et si les travaux étaient donnés à l'entreprise, je recommanderais de passer le contrat le plus tôt possible cette saison-ci.

Le système de forage à la main est excessivement lent, et dispendieux et le forage à la vapeur est absolument nécessaire. Le temps pendant lequel le niveau de l'eau est propre aux opérations est si court, qu'il faut forer les trous avec rapidité. Il serait bon aussi d'avoir à la fabrique la dynamite en cartouches plus grosses que celles dont on se sert ordinairement sur cette côte, et s'il était possible, on devrait se les procurer enveloppées dans des étuis en gutta percha.

Cela nous permettrait d'abandonner l'usage de tubes de ferblanc pour enfermer la substance explosive. L'entreprise tout entière devrait être donnée à une seule personne, bien qu'elle doive nécessairement se faire en deux campagnes, afin que, vu son importance, l'entrepreneur puisse acheter les machines nécessaires.

Je recommanderais aussi de permettre à l'entrepreneur de se servir des bateaux, des constructions et des ontils appartenant au gouvernement, en payant au prix coûtant ce qui pourrait se détériorer.

J'annexe une liste des outils, des bateaux, des matériaux, etc., dont la plus grande partie se trouve en magasin à Quesnel. Comme je suppose qu'à l'avenir tout se fera ici à l'entreprise, j'ai laissé à Quesnel instruction de vendre, suivant une série de prix, les articles qui s'y trouvent. J'ai pris des arrangements pour faire transporter à Quesnel, à l'ouverture de la navigation, tous les articles susceptibles d'être détruits qui restent actuellement au Canon.

La différence extrême entre les eaux hautes et basses au canon, est de vingt-sept pieds trois pouces; la chute, à partir d'un point situé à 1,000 pieds en amont du rocher "A," jusqu'à l'extrémité d'aval du Canon, est de six pieds six pouces.

Tous les mesurages sur les plans et profils sont en pieds et pouces. Les lignes rouges indiquent les limites des tranchées projetées, les espaces colorés en jaune indiquent les rochers que j'ai fait sauter.

La ligne indiquant le niveau de l'eau basse est tracée de manière à correspondre avec l'extrémité inférieure de l'échelle d'eau en fer. Pendant quelques heures après que la glace se fût mise en mouvement, l'eau a baissé d'environ un pieds, mais cela était évidemment dû à un entassement de glace en amount.

Lorsque les bateaux à vapeur pourront marcher, l'eau sera, en aucun temps, au moins trois pieds au-dessus du niveau des basses eaux.

Mes dépenses totales pour ces travaux n'ont pas dépassé le crédit voté, soit $10,000, comme vous pourrez le voir en consultant les pièces justificatives que je vous ai transmises de temps à autre.

J'ai l'honneur d'être, etc.,
G. B. WRIGHT.

A l'honorable B. W. Pearse,
Ingénieur dirigeant.

RAPPORT DE M. G. B. WRIGHT SUR LES TRAVAUX RESTANT À FAIRE A COTTONWOOD CANYON, RIVIERE FASER.

Victoria, C.B., 20 mars 1880.

Monsieur,—En spécifiant les travaux que je considère nécessaires pour rendre Cottonwood Canyon navigable pour les puissants steamers à hélice, je vous dirai qu'il y a deux genres d'obstacles à la navigation, savoir, ceux qui rendent la navigation difficile ou impossible à l'eau haute, et ceux qui la rendent difficile, mais non impossible à l'eau basse.

Les premiers consistent en partie en pointes élevées et saillantes qui enserrent l'eau dans un espace étroit et créent des remous puissants, et à quelques endroits un courant excessivement rapide, dans lesquels il est dangereux de faire passer un steamer, à cause de la difficulté que l'on éprouve à le gouverner. Les obstacles dans les eaux basses sont des rochers situés dans le chenal même, et dont quelques-uns paraissent à la surface dans les eaux moyennes, tandis que d'autres ne paraissent pas du tout. Alors, naturellement, les rochers visibles à l'eau basse ont aussi leur influence en ce qu'ils forment aussi des remous dans les eaux hautes.

En consultant les cartes de la rivière qui accompagnent ce rapport, on verra que l'obstacle le plus formidable à l'eau basse est le rocher "N." Ce rocher a environ 60 pieds de longueur sur 40 de largeur; il est situé un peu en diagonale en travers du cours d'eau, à 100 pieds de la rive sud, et forme un barrage partiel au courant rapide. La profondeur du chenal du sud varie de 10 à 18 pieds, et celui du sud a environ 20 pieds. Le rocher tombe abruptement à une profondeur de 30 pieds, en amont et en aval. Les bateaux suivent le chenal du sud, et les bateaux à vapeur le prendraient aussi si le rocher était enlevé. A l'eau basse le rocher dépasse de 8 pouces environ la surface de l'eau. En tout temps où les bateaux à vapeur sont censés naviguer sur la rivière, ce rocher est couvert de deux ou trois pieds d'eau.

Estimant à une profondeur de six pieds au-dessous du niveau des basses eaux la profondeur à laquelle il sera nécessaire d'enlever ce rocher, il mesurait originairement 208 verges cubes. Quarante verges cubes ont été déplacées par la mine, ce qui laisse encore 168 verges à enlever.

La rapidité du courant emportera le roc aussi vite qu'il sera parfaitement brisé, et le laissera en aval dans la partie plus profonde de la rivière.

Un petit rocher "O," situé à dix pieds en aval de "N," près de son extrémité sud, de la contenance d'environ 3 verges cubes, devrait aussi être miné jusqu'à une profondeur de six pieds au-dessous du niveau des eaux basses.

Le rocher marqué " I " contenait originairement 174 verges cubes, dont 50 ont été minées. Ce rocher devrait être enlevé jusqu'à une profondeur de quatre pieds au dessous du niveau des eaux basses. L'eau est profonde en amont et en aval, à l'eau moyenne ; la différence dans les hauteurs de l'eau au-desus et au-dessous de ce rocher est de 13 pouces.

Les rochers dont je viens de parler sont excessivement durs à forer ; ils sont d'un roc quartzeux qui ressemble un peu au marbre après qu'il est miné.

Les rochers " G " et " K," comptant respectivement 352 et 40 verges cubes, et la pointe " A " au boulon à œillet " I " réduisent le chenal de la rivière à 220 pieds de largeur. Ils sont de granit dur, difficile à forer, mais qui, je crois, éclatera bien. Le rocher " G," après avoir été brisé, pourra être déposé dans le chenal profond immédiatement en aval.

Les fragments de la pointe " A " devront être transportés par des chalands en aval de la station 4 et jetés dans le chenal profond.

Les diverses pointes " B," " C," " D, " 2, " " 3," et le petit rocher " L " ainsi que quelques petits rochers non-mesurés dans la ligne pointillée en rouge, à " P," évalués à 150 verges cubes, de même que des cailloux détachés à la Pointe " M," devront aussi être déplacés en aval du rocher " N " et déposés dans le chenal lorsque la profondeur n'en sera pas moindre que 30 pieds.

Les plans et profils qui accompagnent ce rapport indiquent la forme et les dimensions des divers rochers.

Les lignes rouges indiquent les lignes extérieures de la tranchée. Les mesurages sur les plans sont en pieds et en pouces.

Joint à ce rapport je vous transmets aussi un sommaire des travaux nécessaires, indiquant le rocher tel qu'il est désigné sur la carte, les dimensions et le caractère de chacun, et la profondeur au-dessous du niveau des eaux basses, à laquelle il faudra déplacer chacun de ces rochers.

J'ai, etc.,

G. B. WRIGHT.

A l'honorable B. W. PEARSE,
Ingénieur dirigeant.

ROCHERS qu'il faudra déplacer au Cottonwood Canyon.

Désignation sur la carte.	Nature.	Verges cubes.	—
"N"	Qu'tzeux	168	Devra être déplacé jusqu'à une profondeur de 6 pds. au-dessous des [basses eaux.
"O"	do	3	" " " 6
"K"	Granit	40	" " " 6 "
"I"	Qu'tzeux	124	" " " 4 "
"G"	Granit	352	" " " 1 "
"L"	Schiste	5	" " " 3 ".
"A"	Granit	506	" " " 3 "
			en dehors de la ligne D, le reste jusqu'à l'eau basse.
"B"	Schiste	230	Devra être déplacé jusq. une prof. de 3 pds. au-dessous des basses eaux, en dehors de la ligne F, le reste 1 pd. au-des. du niv. de l'eau basse.
"C"	do	110	Devra être déplacé jusq. une prof. de 3 pds. au-dessous des basses eaux, en dehors de la ligne D, le reste 1 pd. au-des. du niv. de l'eau basse.
"D"	do	191	Devra être déplacée jusq. une prof. de 1 pd. au-dessous des basses eaux.
"2"	do	104	" " 1 "
"3"	do	94	" " 1 "
"P"	do	150	" " 3 pieds "
"M"	Cailloux	150	" jusqu'au niveau de l'eau basse.
		2227	

Les rochers L, A, B, C, D, 2, 3, P et M, devront être déplacés en aval du rocher N, et rejetés à l'eau là où le chenal n'a pas moins de 30 pieds de profondeur.

RAPPORT DE H. F. PERLEY, INGÉNIEUR, SUR LES AMÉLIORATIONS DU COTTONWOOD CANYON, HAUT DE LA FRASER, C. B.

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS,

OTTAWA, 13 avril 1880.

M. Pearse fait rapport que durant le dernier exercice, la somme de $9,997 a été dépensée pour enlever les obstructions dans ce canon. De cette somme, il déduit $3,200, valeur de l'outillage en mains, ce qui laisse une dépense réelle de $6,747 pour l'enlèvement de 561 verges cubes de roc, au taux de $12 par verge cube.

Il soumet l'évaluation suivante du coût d'enlèvement du reste des rochers et parties de rochers, pour permettre aux bateaux à vapeur de voyager en aucun temps :

171	verges cubes, à	$30 00	$5,130 00
659	" "	12 00	7,908 00
1,397	" "	6 00	8,382 00
2,227	Total		$21,420 00

Je considère que la quantité d'outils en mains ne suffit qu'à une dépense de $10,000 durant l'exercice, et qu'il n'est pas désirable de faire de nouvelles dépenses d'outillage.

Il n'y a dans le budget de 1880-81 aucunes prévisions pour ces travaux.

(Voir le rapport de Pearse qui précède.)

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur.

ANNEXE No. 16.

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DU SAGUENAY.

(Renvoi n° 6048.)

GLISSOIRE DE LA PETITE DÉCHARGE.
SAGUENAY, 30 juin 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport annuel, finissant le 31 juin, sur les ouvrages confiés à ma garde. Il a été dépensé au lac Saint-Jean, une somme de $2,250.00 pour le déversoir et les réparations des barrages; la balance de $2,650.00 a été pour réparer la glissoire. L'allocation était de $4,900.00.

L'estacade est en bon ordre, mais je ne puis en dire autant de la glissoire, il faudrait qu'elle fût reconstruite en neuf; car elle est toute détériorée.

J'espère avec l'allocation de cette année pouvoir en faire une partie bout en neuf et réparer le reste pour le passage du bois l'année prochaine.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très humble serviteur,
DAMASE BOULANGER
Surintendant.

S. CHAPLEAU, écr.,
Secrétaire, travaux publics, Ottawa.

(Renvoi n° 10,261.)

OTTAWA, 22 décembre 1880.

MONSIEUR,—Ci-joint je vous transmets un rapport de M. le sous-ingénieur Rosa, sur les réparations et les renouvellements à faire aux glissoires, etc., du Lac Saint-Jean, et pour l'achèvement des améliorations qu'on fait dans le chenal du Saguenay en aval de Chicoutimi.

M. Rosa évalue à $12,500 la somme qu'il faudra dépenser au lac Saint-Jean, savoir:

Pour reconstruire 1,000 pieds de longueur de la glissoire....	$6,500
Pour réparer les barrages.....	2,500
Pour reconstruire l'empellement de la glissoire, et le barrage adjoignant.....	3,500
	$12,500

M. Rosa porte à $7,600 la somme nécessaire à l'achèvement des améliorations du chenal du Saguenay.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

F. H. ENNIS, écr.,
Secrétaire, travaux publics,
Ottawa.

QUÉBEC, 18 décembre 1880.

MONSIEUR,—En réponse aux lettres du département n°s 3,738 et 3,751, datées du 16 septembre dernier, j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant, sur les ouvrages qui sont sous ma direction.

BARRAGES, ESTACADES ET GLISSOIRE DU LAC SAINT-JEAN.

Cette glissoire, qui a été construite en 1857 ou 58, avait 5,840 pieds de longueur. La crue extraordinaire des eaux du lac Saint-Jean en 1876 a emporté le barrage n° 7, la partie supérieure de l'empellement (*bulkhead*), et 940 pieds de la glissoire joignant l'empellement ; aussi 880 pieds de longueur à sa partie inférieure. En 1877, M. Price a fait reconstruire d'une manière temporaire le barrage n° 7, la partie supérieure de l'empellement et les 940 pieds de la glissoire adjoignant l'empellement.

Cette année, il faudrait reconstruire le barrage n° 7 et l'empellement, parce qu'un nouvel accident pourrait arriver.

La glissoire tient à force de réparations coûteuses, qui sont à recommencer tout les ans. Par votre lettre n° 2,576, datée du 15 juillet dernier, $6,500.00 ont été accordées cette année pour en construire 1,000 pieds de longueur à neuf; mais comme il n'y a pas eu décrédit pour les réparations, on a été obligé de prendre sur ce montant pour faire des réparations indispensables aux barrages et spécialement à la glissoire. Ainsi, au lieu de faire 1,000 pieds, on ne fera que 600 à 700 pieds à neuf cette année.

Voir le tableau ci-joint pour l'estimation des divers ouvrages à faire en 1881-82.

Ci-joint un tableau indiquant le nom des ouvrages qui sont sous ma direction, où ils sont situés, le numéro et la date de la lettre autorisant la dépense, le montant autorisé pour chaque ouvrage, le montant dépensé en 1879-80, le montant dépensé du 1er juillet au 31 décembre 1880, le montant nécessaire ou la balance du crédit pour continuer les travaux du 1er janvier au 30 juin 1881, et le montant requis pour l'exercice 1881-82.

Le tout humblement soumis,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre humble serviteur, etc.,

JOSEPH ROSA,
Ingénieur dirigeant.

H. F. PERLEY, écr., ingénieur en chef,
Département des travaux publics,
Ottawa.

N.-B.—Parties des rapports ci-dessus de MM. Perley et Rosa ont été omises.

ANNEXE No. 17

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DU SAINT-MAURICE.

(Renvoi n° 8071.)

BUREAU DU SURINTENDANT,
TRAVAUX DU SAINT-MAURICE,
TROIS-RIVIÈRES, 24 sept. 1880.

S. CHAPLEAU, écr., secrétaire,
Département des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous présenter mon rapport sur l'état des travaux placés sous ma surveillance durant l'exercice 1880.

PERSONNEL ET FONCTIONNEMENT.

Les frais du personnel et du fonctionnement des travaux pour l'année expirée le 30 juin 1880, ont été de $14,522.52, soit $1,157.33 de plus que l'année dernière. Cette augmentation peut être attribuée à ce que le printemps dernier l'eau s'est tenue haute plus longtemps que les années précédentes, et qu'il a fallu pour cette raison tenir les employés sur les travaux plus longtemps.

RÉPARATIONS.

Montant affecté aux réparations.

8	septembre	1879	$ 1,800 00
16	"	"	5,500 00
27	"	"	150 00
24	décembre	"	800 00
19	janvier	1880	10,200 00
29	"	"	1,000 00
		Total	$19,450 00
Dépense			17,307 08

STATION N° 1. ENTRÉE DU SAINT-MAURICE.

Construction d'un pilier 12 x 35 x 17 pds. haut. ("Porte à Perron.")
Les piliers n°s 3, 4, 6, 8, 17, 18, 19, 29, 31, 32, 35, 36, 37 et 43, réparés.

STATION N° 2. CAP AUX CORNEILLES.

Réparé le pilier n° 14.
Construit 2 petits quais d'amarrage.
Relevé le pilier n° 1.
400 pds. de quai du côté est.
Les piliers n°s 2, 3, 4, 5, 9, 11, 13, 15, 16 et 22, réparés.

STATION N° 3. SHAWENEGAN.

Chutes des Grès.

300 pieds d'estacades de 3 pieds, neuves.
500 pieds d'estacades neuves de 4 pieds.
500 pieds d'estacades simples, réparées.
Un quai de 124 pieds de long par 16 de haut.

Baie de Shawenegan.

Posé au quai du grand remou, 1,930 pieds de bois; 1,812 lbs. de fer; 80 verges de pierre.

3 piliers 11 x 11 x 15 pieds sur les battures; 1,350 pieds d'estacades neuves de 3 pieds sur les battures; 1,360 pieds d'estacades neuves de 5 pieds, pour retenir le bois dans la baie.

Posé des plates-formes à deux piliers.
Réparé 5 piliers.
Posé un revêtement de 3 pouces sur 1 pilier.
80 verges de pierres dans les piliers de la baie.
Allonger et exhausser de 44 x 2 pieds, le quai de la maison.
Posé 140 verges de pierres.
6 pièces d'estacades réparées.
Réparé la maison de la baie.

Haut de la Chute.

308 pieds de glissoire faits en neuf.
Réparé le reste de la glissoire à plusieurs endroits.
700 pieds d'estacades neuves de 3 pieds.
Allonger le quai de la glissoire de 60 par 8 pieds.
Une digue de 60 pieds par 10 à la tête de la chûte.
Exhausser 3 piliers, de 5 pieds.
2 pièces d'estacades réparées.
Posé 10 traverses à une pièce d'estacade.
Une barge de 28 pieds.
Couverture à une remise de 50 x 14 pieds.
Un hangar 12 x 12 pieds.

Les Hêtres.

650 pieds d'estacade neuve, 28 pouces.
Un pilier neuf 13 x 13 x 6 pieds.
25 pièces pour estacades simples.

STATION N° 4. GRAND-MÈRE.

Les Hêtres.

600 pieds d'estacades en bois rond.
Une barge de 20 pieds.

Grand Mère.

200 pieds d'estacades neuves de 4 pieds.
117 pieds d'estacades neuves de 5 pieds.
600 pieds d'estacades réparés.

Petites-Piles.

Construction d'un barrage de 110 x 23 x 7 pieds de haut.

STATION N° 5, LA TUQUE.

Miner le rocher à la tête de la chûte.

J'ai fait construire, à la tête des estacades de l'entrée du Saint Maurice, à l'endroit appelé " Porte à Perron," un pilier pour rendre d'abord l'amarrage de l'estacade plus sûr, l'éloigner de la rive pour la mettre plus en ligne avec le courant, et aussi pour rendre plus facile la manœuvre de la porte qui se trouve à cet endroit et qu'il faut ouvrir à tout moment. J'ai le plaisir de vous informer que j'ai atteint le but que je me proposais en construisant ce pilier, puisque tout fonctionne aujourd'hui d'une manière satisfaisante.

A la station du Cap aux Corneilles, j'ai fait solider le pilier n° 14. Ce pilier, qui est indispensable pour la sûreté des estacades, menaçait ruine depuis quelque temps ; il était penché de plusieurs pieds. Plusieurs autres piliers ont été réparés tel que mentionné dans l'état ci-dessus.

Le quai qui a été construit aux Grès, station de Shawenegan, est situé sur le même endroit que celui qui a été emporté l'année dernière par la crue des eaux. Le but de cette construction est d'empêcher les billots d'entrer en dedans du rocher sur lequel est bâti ce quai, car une fois là, les pièces de bois soulevées par l'eau de la chute s'introduisaient sous les moulins qui se trouvent à cet endroit et menaçaient de tout détruire. M. Baptiste, le propriétaire de ces moulins, paraît très satisfait de l'ouvrage.

La glissoire aux chutes de Shawenegan, qui était en bien mauvais état. a été complètement réparée ; 308 pieds ont été faits en neuf. On a réparé aussi les estacades qui pouvaient encore servir et on a remplacé par des neuves celles qui étaient complètement hors de service.

Un barrage de 110 pieds a été construit aux Petites-Piles, " Station de la Grand-Mère," sur la pointe de rocher, au même endroit que celui qui avait été fait quelques années auparavant et qui a été emporté par l'eau. Le but de cette construction est de diriger le courant vers le large de la rivière et par ce moyen empêcher les billots de sauter par dessus la pointe de rocher. Les années dernières le bois s'accumulait sur ce rocher en quantité considérable, et la difficulté qui existait pour le sortir de cet endroit nécessitait beaucoup de travail de la part des personnes employées à la descente des billots, et par là causait nécessairement un grand tort aux commerçants de bois. Cette année, grâce au barrage qui a été construit, et que je crois à toute épreuve, la descente des billots s'est opérée facilement à cet endroit.

Dans le cours de l'hiver dernier, j'ai été autorisé par le département de dépenser la somme de $1,000 à la station de la Tuque pour élargir la rivière à la tête de la chute, laquelle, à cet endroit, n'a pas plus de 50 pds de largeur. Les travaux ont arrêté dans les premiers jours de mai, aussitôt après la débâcle. $768 ont été dépensées dans ce laps de temps et le succès que nous avons obtenu avec si peu ne me laisse plus de doute que si une somme additionnelle de $2,000 y était dépensée, le bien qui en résulterait serait considérable pour le commerce de bois d'abord, puis pour la culture des terres qui sont situées en haut de la chûte. La rivière, comme je l'ai dit plus haut, est très étroite à l'entrée de la chute, et le printemps, l'eau ne trouvant pas un passage suffisant, naturellement se répand sur les platins, rend presque nul la culture de ces terrains, et en se retirant y laisse ensablé une quantité énorme de billots, et les frais qui en résultent pour les remettre à flot sont considérables. Cette

année l'eau est venue moins haute que les années précédentes et la descente du bois s'est opérée plus facilement. Cela est dû je n'en ai le pas moindre doute, au travail qui a été fait l'hiver dernier au rocher.

Environ 300,000 pièces de bois sont descendues sur le Saint-Maurice l'année dernière. Bien que l'eau se soit tenue haute longtemps le printemps dernier, il ne s'est produit aucun accident grave.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHARLES LAJOIE,
Surintendant, T.S.M.

6—6½

Nom de l'ouvrage.	La province et le comté où il est situé.	Numéro et date du document autorisant la dépense.	Dépense autorisée.	Dépenses du 30 juin 1879 au 1er juill. 1880.	Somme requise au 1er juillet pour l'achèment des travaux.	Observations.
			$ cts.	$ cts	$ cts.	
Entrée du Saint-Maurice, exhausser des piliers...	Trois-Rivières, P.Q.	19 janvier 1880, No 983....	2,167 00	1,943 00	242 64	L'ouvrage est terminé dep. le 1er juil. 1880.
		8 sept. 1879	1,800 00	2,017 05	.....	Ouvrage fait, P. E. Normand, entrepreneur
		27 sept. 1879.....	150 00			
Cap aux Corneilles, réparer et exhausser des piliers..	do ...	19 janvier 1880, No 983....	2,181 00	1,889 74	250 00	L'ouvrage est terminé dep. le 1er juil. 1880.
Chutes des Grès, construction d'un quai.....	Comté de Saint-Maurice, P.Q.....	16 sept. 1879, No 132	800 00	1,832 96	.....	Estimation du quai des Grès trop basse d'environ..... ... ... $275 00 Le salaire d'Edouard Duchène chargé aux dépenses du quai des Grès au lieu de Shawenegan ..... 237 00 512 00 Le surplus des dépenses est dû au manque d'énergie du contre-maître. Ni nos remontrances ni même celle du Dr Desaulniers n'ont pu lui en donner.
Shawenegan, réparer la glissoire et les estacad.	do ...	16 sept. 1879, No 132	3,700 00			
		24 déc. 1879, No 739,.....	800 00			
		19 janvier 1880, No 983...	3,235 00			
		Total.....	7,735 00	6,804 52		
Grand-Mère, réparer les estacades	Comté de Champlain, P.Q.....	19 janvier 1880, No 983...	627 00	794 89	.....	L'ordre de faire le bois pour les estacades de la Grand'Mère, a été donné trop tard pour le faire faire à l'entreprise, il a fallu le faire faire à la journée et de plus pelleter dans la neige 3 ou 4 milles de chemins pour le sortir.
Petites Piles, construction d'une digue.....	do ...	16 sept. 1879, No 132	1,000 00	1,255 71	.....	Le barrage des Petites Piles a été de 15 pieds plus long que les devis.
Rapide Manigance, creuser le chenal du rapide	do ...	29 janvier 1880, No 1,073.	1,000 00	.....	.....	Rien n'a été fait au rapide Manigance par ordre du département (dépêche) 3 février 1880.
La Tuque, miner le rocher à la tête de la chute.....	do ...	19 janvier 1880, No 983...	1,000 00	768 81	2,000 00	

ANNEXE No. 18

GLISSOIRES ET ESTACADES, DISTRICT D'OTTAWA.

(N° de renvoi 7,908.) BUREAU DES OUVRAGES DE LA RIVIÈRE DES OUTAOUAIS ;
OTTAWA, 18 septembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant concernant les travaux dont j'ai la survillance sur la rivière des Outaouais et ses tributaires, pour l'année expirée le 30 juin dernier.

La rivière des Outaouais a tellement baissé vers la fin de 1879, que pendant la saison des eaux basses des quantités considérables de bois en grume (*logs*) ont dû être laissées de côté, ou se sont échouées et n'ont pu être descendues cette année-là ; mais en somme, le flottage a été fait avec succès et la plus grande partie du bois est arrivée à sa destination en temps opportun.

Un pont jeté sur le nouveau canal qui conduit de la rivière à l'étang de la Gatineau, a été emporté par une barge à l'époque des hautes eaux, et il a fallu le reconstruire pendant les mois de juillet et d'août. Certaines clôtures près de la crique qui sort de l'étang de la Gatineau ont été emportées par les billes (*logs*) et le bois carré lorsque la rivière débordait, et il a fallu les reconstrure l'automne dernier.

Les abords du chemin à l'extrémité nord du pont de la glissoire de Hull ont été réparés at élevés, et l'on y a établi une traverse en pierres (*Stone crossing*) pour la commodité des piétons. qui ont affaire à se rendre aux grandes manufactures situées dans le voisinage ou à la gare du chemin de fer.

Au village de Plantagenet, sur la rivière Nation du sud, une courte glissoire et une estacade ont été construites pour faciliter le passage du bois carré et du bois en grume à la digue du moulin, et aussi pour avoir un moyen plus sûr d'arriver jusqu'à la rivière des Outaouais. Il y a plusieurs années qu'on fait du bois sur ce cours d'eau, mais il est encore possible d'en tirer avec avantage des bois de construction vendables, maintenant que les fonds autrefois d'accès facile sur les autres tributaires sont presque épuisés.

Après le flottage de 1879, les glissoires de Hull et de la Chaudière ont été minutieusement examinées et le fond réparé ; les estacades, tabliers et piliers latéraux ont été alongés et renforcés, et les fondations ont été assujetties et nivelées avant l'action du froid. Le pont du grand chemin, qui franchit la glissoire de Hull, se trouvant dans un état de délabrement considérable par suite de l'immense trafic qui passe dessus, a dû être reconstruit. L'ouvrage a été fait dans un temps où le trafic souffrait le moins possible de l'interruption, et le public a maintenant à sa disposition un pont pour le moins plus avantageux que le premier sur cette grande route.

Au Sault-aux-Récollets, situé sur la branche de la rivière des Outaouais connue sous le nom de la rivière des Prairies, en arrière de Montréal, quelques-uns des piliers d'estacade avaient été endommagés par le refoulement de la glace, ainsi que par le heurt des trains de bois carré et de bois de chauffage. Il a fallu garnir de pièces de bois neuves les coins des piliers et les protéger au moyen de plaques de fer, puis renforcer et réparer le revêtement en madriers partout où il était endommagé. Les coffres des piliers ont également été visités et l'on a reconstruit le chaland servant à changer la position des estacades et à régler la tension des chaînes.

Des préparatifs ont été faits pendant les mois d'hiver pour commencer les réparations aux postes éloignés, et à mesure que la saison s'est avancée les digues et les piliers à la chute Croche, sur la rivière Petawawa, ont été raccommodés et renforcés, et les barrages aux chutes de Ryan, du Peuplier, et de Patton, sur la rivière Dumoine, ont été réparés et rendus étanches. A la troisième chute de la Petawawa, la glissoire à pièces détachées et les piliers d'estacades avaient été considérablement brisés et demandaient des réparations. Ces ouvrages existent depuis plus de 22 ans, et comme il entre beaucoup de matériaux d'une nature périssable dans leur construc-

tion, il faut recourir à un système de raccommodage pour les conserver. Il a fallu aussi renforcer les piliers d'estacade construits dans la rivière des Outaouais, à l'embouchure de la Petawawa, et réparer autant que possible les détériorations causées par l'usure et les accidents.

A la station sur la Gatineau, près de l'embouchure de la rivière de ce nom, se trouve un vaste système d'estacades qui a à supporter l'immense effort des bois en grume qu'amènent les flottages pour lesquels ce tributaire le plus considérable de l'Outaouais est célèbre. Il a fallu visiter la ligne d'estacades et réparer les liens ainsi que les pièces de bois. De grandes quantités d'écorce et autre rebut qui s'étaient accumulées dans les chenaux des barrières de triage ont été enlevées.

Sur la rivière Madawaska, l'une de celles qui ont fourni le plus de bois à l'Outaouais depuis environ un demi-siècle, les ouvrages, exposés comme ils le sont à l'action des débordements subits et destructifs de chaque printemps, et donnant passage à de très grandes quantités de bois carré, de billes (*logs*) et de matériaux de radeaux, ont constamment besoin de réparations, même pendant la saison du flottage.

L'hiver dernier, certaines réparations ont dû être faites aux Grandes Chutes et à la Ragged Chute, situées à environ trente-cinq milles de l'embouchure de la rivière ; il s'agissait de renouveler le revêtement en bois dur du pied de la glissoire, d'arcbouter les piliers au moyen de nouveaux caissons remplis de pierre, et de renforcer les estacades partout où le besoin s'en faisait sentir, au poste de Springtown, situé plus bas sur la rivière, où les ouvrages consistent en une estacade de sûreté et en piliers qui traversent obliquement la rivière. Il a fallu faire une certaine inspection des charpentes et des chaînes d'estacade, et prendre de nouvelles mesures pour que l'estacade s'adoptât à différentes hauteurs d'eau. Puis, à Arnprior, le fond de la glissoire a été fixé aux piliers latéraux, que l'on a renforcés en substituant des pièces de bois saines à celles qui ont été trouvées pourries. Dans la rivière des Outaouais, près de l'embouchure de la Madawaska, il a fallu réparer les piliers d'estacade en plaçant de nouvelles pièces de bois et ajoutant du remplissage en pierre, et certains raccommodages ont dû être faits sur la ligne de l'estacade.

Au rapide des Chats, sur la grande rivière, où passe presque tout le bois carré et le bois dégrossi sur deux faces qui vient du haut de l'Outaouais, le côté courbe de la glissoire avait tellement souffert du frottement des coupons charriés par le volume d'eau impétueux sur cette pente rapide, qu'on a jugé nécessaire d'y poser une semelle en bois d'orme adaptée à la forme particulière du pilier.

L'estacade conductrice à la tête de la glissoire était endommagée et dût être reconstruite, et au pied, il a fallu renouveler entièrement le tablier qui reçoit le choc du bois descendant par brelles sur une pente très-rapide.

Il a fallu réparer pendant l'hiver le fond de la glissoire à pièces détachées de la Coulonge, et renouveler les pièces supérieures des piliers de l'estacade conductrice partout où il y en avait d'usées. Je puis en dire autant de la glissoire de la rivière Noire qui, à cause de la rapidité de la pente inférieure, exige de temps à autre un revêtement en pièces de bois dur dont les extrémités s'offrent au frottement qui porte lourdement sur le fond de cette partie de la glissoire.

Au Calumet, les glissoires et autres ouvrages sont tout-à-fait considérables et existent depuis plusieurs années; bien qu'on les répare tous les ans, suivant le besoin, le temps n'est pas éloigné où il faudra absolument reconstruire quelques-unes des portions les plus exposées de ces ouvrages. On éprouve beaucoup de difficulté à gouverner l'eau pour ces glissoires, et comme le bois provenant des fonds lointains situés dans les districts du Témiscamingue et de la Kippewa, arrive beaucoup plus tard que lorsque les trains étaient prêts à passer dans les premiers temps de ces ouvrages, il devient nécessaire d'imaginer des moyens conformes au changement des circonstances pour contrôler l'eau de manière à pouvoir s'en servir avec le plus grand avantage.

Les mêmes observations s'appliquent aux stations de la Montagne et du Portage-du-Fort, mais les ouvrages, à ces endroits, sont loin d'être aussi considérables qu'au Calumet. Aux trois dernières stations on s'est occupé de tout ce qui tombait dans les réparations ordinaires, et les ouvrages se sont trouvés prêts pour les opérations du printemps. Le fond de la glissoire des Joachims a été réparé, et les piliers latéraux ainsi que les estacades ont été mis en bon état avant la saison du flottage. Au Rocher

Capitaine, l'un des piliers latéraux était endommagé, mais certaines améliorations temporaires y ont été faites ainsi qu'aux estacades, en sorte qu'on a pu se servir des ouvrages pendant la saison. Des réparations d'une nature plus permanente seront exécutées lorsque l'eau baissera et que l'on pourra avoir accès aux fondations.

A l'estacade des Chenaux, un pilier a été réparé et renforcé, et les attaches ont été soigneusement examinées et ajustées.

Tous les ouvrages placés sous mon contrôle ont été inspectés pendant l'hiver et réparés où c'était nécessaire, et ils se sont trouvés prêts pour le service dès l'ouverture de la navigation. Le printemps dernier, les eaux de l'Outaouais et de ses tributaires ont monté plus haut qu'elles ne l'avaient fait depuis plusieurs années, atteignant presque le niveau de 1876, année remarquable par le gonflement de la rivière. Et c'est avec le plus grand soin qu'on a surveillé les ouvrages en quelques endroits où les digues, etc., dans leur état de vétusté, avaient à soutenir l'effort sans pareil de l'inondation locale et du passage des eaux du nord-ouest.

Aucun accident sérieux n'est arrivé au commencement du printemps, et le bois équarri ainsi que le bois en grume ne tarda pas à descendre. Rarement les conducteurs de trains ont eu une année plus favorable au flottage, vu que l'eau est restée à une hauteur dépassant le niveau moyen pendant les mois d'avril, de mai et de juin.

Vers la fin de mai, et pendant qu'une grande quantité de bois en grume attendait à la tête du passage, d'énormes masses de roches glissèrent du versant de la montagne dans la gorge où passe la glissoire à pièces isolées de la rivière Coulonge et firent dans les ouvrages une brèche d'environ 250 pieds de longueur, et vu que cette brèche s'est trouvée à l'endroit où le fond de la glissoire était de 40 à 50 pieds au-dessus des pièces de fondation, l'interruption des opérations sur ce cours d'eau semblait devoir être très-sérieuse. Néanmoins, de promptes mesures furent prises pour obvier à cette difficulté, et l'on construisit temporairement, près de l'extrémité supérieure des ouvrages, une glissoire détournée par laquelle on fit passer le bois en grume sans qu'il en résultât autre chose qu'un léger dommage, après un retard d'un peu moins d'une semaine.

Le fond et les murailles de la glissoire à pièces isolées de la rivière Dumoine ont été quelque peu endommagés par le flottage du printemps, mais on n'a pas tardé à poser de nouveaux madriers et à augmenter le remplissage en pierres des piliers latéraux ; de plus, des constructions additionnelles ont été faites pour appuyer les fondations aux endroits où les reprises en sous-œuvre avaient été enlevées par l'eau.

La superstructure du pont suspendu *Union*, en cette ville, a été souvent examinée, et les fils de suspension, etc., ont été réparés suivant le besoin. Les attaches de fondation ont aussi été soigneusement examinées et trouvées en bon état. Les longrines, les garde-fous, les poteaux et autres portions de la superstructure en bois s'en allant considérablement en ruines après 20 ans d'existence, devraient être renouvelés ; une estimation du coût probable de ces réparations sera bientôt soumise.

Je suis heureux de dire qu'il y a très-bonne apparence d'une grande augmentation dans le commerce de bois (et dans toutes ses branches) par toute la vallée de l'Outaouais ; et, il est probable que les divers cours d'eau suffiront à peine à fournir un débouché aux produits des forêts. Il est en conséquence d'autant plus nécessaire que les ouvrages soient entretenus dans un bon état pour satisfaire les besoins du commerce. Il y a quelques années, nous ne voyions arriver ici que 200,000 à 300,000 billes par année ; maintenant, il passe annuellement de un à deux millions de pièces de bois par le lac Deschênes, et la rivière Gatineau accuse aussi une grande augmentation dans cette branche du commerce de bois.

Il est satisfaisant de voir que les grandes coupes de bois disséminées sur le territoire desservi par les ouvrages de la rivière des Outaouais n'ont pas été dévastées en ces derniers temps par les feux de forêt qui avaient coutume de balayer le pays et de détruire plus de bois précieux que les marchands n'en envoyaient sur les marchés.

En soumettant respectueusement ce qui précède,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. P. BROPHY,

Contrôleur des ouvrages sur l'Outaouais.

RELEVÉ des dépenses faites pour réparations et construction d'ouvrages sur

Noms des

Ouvrages.	Provinces.	Comtés.
Pont sur le canal de la Gatineau	Québec	Ottawa
do do	do	do
Clôture, crique de la Gatineau	do	do
Clôture, continuation de la crique	do	do
Abords du pont de Hull, côté du nord	do	do
Glissoire et estacade de la Nation du sud	Ontario	Prescott
Pont sur la glissoire de Hull	Québec	Ottawa
Glissoire de Hull	do	do
do et glissoire de la Chaudière	do et Ottawa	Ottawa et Carleton
do do	do do	do do
Estacades du Sault-au-Recollet	do	Laval et Hochelaga
Glissoire de la Chaudière	Ontario	Carleton
Glissoire de la Petewawa (Chute Croche)	do	Renfrew-nord
Digues sur la rivière Dumoine	Québec	Pontiac
Estacades du Sault-au-Recollet	do	Laval et Hochelaga
Glissoire de la Chaudière	Ontario	Carleton
Piliers à la 3me chute, à l'emb. de la Petewawa	do	Renfrew-nord
Glissoire de la Montagne, rivière des Outaouais	Québec	Pontiac
Estacade de la Gatineau, Gatineau	do	Ottawa
Ouvrages du haut de la rivière Madawaska	Ontario	Renfrew-sud
Gliss. et estac. d'Arnprior, emb. de la Madawaska	do	do
Glissoire des Chats, rivière des Outaouais	do	Carleton
Coulonge, Coulonge	Québec	Pontiac
Calumet, Ottawa	do	do
Glissoire du Portage-du-Fort	Ontario	Renfrew-nord
Estacade et glissoire de Cheman	do	Renfrew-sud
Glissoire de la rivière Noire, rivière Noire	Québec	Pontiac
Glissoire des Grandes Chutes, Madawaska	Ontario	Renfrew-sud
Coulonge, Coulonge	Québec	Pontiac
do do	do	do
Glissoire de la rivière Noire, rivière Noire	do	do
Gliss. de la Chaudière, des Chats et des Joachims	Ottawa, Ontario et Québec	Carleton et Pontiac
Glissoire des Grandes-Chutes, rivière Dumoine	Québec	Pontiac
Total		

MEMO.—Certaines obligations ont été contractées pour des réparations qui ne pouvaient être d'environ $1,500.

OTTAWA, 21 septembre 1880.

l'Outaouais et ses tributaires, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Lettres autorisant les dépenses. N°.	Date.	Dépenses autorisées.	Dépenses faites ou obligations contractées depuis le 30 juin 1879 jusqu'au 1er juillet 1880.	Montant nécessaire le 1er juillet 1880 pour achever les travaux.	Observations.
	1879.		$ cts.	$ cts.	
50,394	3 juillet	375 00	390 19		Réparations.
50,963	11 août	120 00	104 00		do
50,609	15 juillet	80 00	68 00		do
51,797	25 septembre	210 00	200 00		do
51,720	18 do	60 00	52 00		do
50,899	5 août	598 40	488 45		Construction.
311	11 novembre	700 00	698 54		Réparations.
49,999	9 juin	12,500 00	68 58		do
			406 52		do
			180 28		do
			252 41		do
			218 69		do
			365 10		do
			225 10		do
			493 22		do
			139 91		do
			373 62		do
			199 62		do
			532 31		do
			1,283 02		do
			284 03		do
			399 50		do
			163 14		do
			683 68		do
			399 10		do
			116 70		do
			609 30		do
			794 65		do
			121 27		do
			409 61		do
			139 95		do
			98 21		do
			114 60		do
		14,643 40	11,077 77		

exécutées qu'à l'eau basse et dont il sera fait rapport le ou avant le 30 septembre. Le montant en sera

D. SCOTT,
Comptable, travaux, R.O.

ANNEXE No 19.

GLISSOIRES ET ESTACADES—DISTRICT DE NEWCASTLE.

ETAT indiquant la quantité de bois qui a passé par les glissoires de la Trent et le revenu qui en a été tiré, autant qu'on a pu s'en assurer.

(N° de renvoi 90097.)

PETERBORO, 21 décembre 1880.

MONSIEUR,—Conformément à une dépêche télégraphique de M. Braun m'enjoignant de " fournir les renseignements nécessaires demandés par le département des travaux publics," je vous transmets les informations ci-jointes demandées par votre télégramme de samedi soir, 18 courant.

Ces renseignements sont aussi complets qu'on peut se les procurer ; il n'a pas été tenu de registres aux chutes de Fénélon avant l'année 1873.

Ainsi que je l'ai déjà dit dans ma lettre du 10 août dernier à ce sujet, des péages ont été perçus aux chutes Fénélon en 1876, et le percepteur en a rendu compte au département du revenu de l'intérieur.

J'inclus son relevé des péages perçus de juin 1876 à 1879, avec un état indiquant le nombre de billes, de pièces de bois équarri, de cèdre, etc., qui ont été enregistrés pendant cette période.

J'inclus également un état aussi exact qu'on peut se le procurer d'après les données fournies par MM. Gilmour et Cie—chez qui tous les livres de la société sont tenus—des quantités de billes, de bois équarri et de cèdre qui sont descendues par les glissoires de la Trent depuis 1846.

Ma lettre du 10 août dernier était accompagnée d'un relevé sommaire indiquant les recettes et les dépenses totales des glissoires de la Trent, pour chaque année depuis 1855 jusqu'à 1880.

La glissoire des chutes Fénélon est le seul des ouvrages du gouvernement, à part celui de la rivière Trent, où des péages soient perçus.

Le revenu provenant des écluses et des louages n'est pas compris dans ce relevé.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOMAS D. BELCHER,
Ingénieur.

F. BRAUN, écr., pour F. H. ENNIS, écr.,
Secrétaire, dép. des chemins de fer et canaux.

ANNEXE No 19—*Suite.*

RELEVÉ des quantités de bois en grume, de bois équarri et de cèdre qui ont passé par les glissoires de la Trent depuis 1846.

Année.	Bois en grume libre.	Bois équarri libre.	Cèdre libre.	Radeaux de bois en grume.	Radeaux de bois équarri.	Radeaux de cèdre.
1846...	.....	61,130	.....	.....	.....	.....
1847...	5,061	33,830	.....	.....	.....	.....
1848...	.....	12,653	.....	.....	.....	.....
1849...	.....	.....	.....	.....	878	.....
1850...	10,600	.....	.....	.....	1,126	.....
1851...	22,800	.....	.....	.....	1,313	.....
1852...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1853...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1854...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1855...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1856...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1857...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1858...	18,079	.....	.....	497	3,650	.....
1859...	274,081	.....	.....	.....	744	59
1860...	.....	.....	.....	868	456	78
1861...	1,800	.....	.....	700	2,141	8
1862...	22,000	.....	.....	250	1,567	43
1863...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1864...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1865...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1866...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1867...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1868...	.....	.....	.....	.....	.....	.....
1869...	325,214	.....	.....	.....	.....	.....
1870...	113,000	2,036	1,600 } Bois équarri et billes descendus libres.	.....	.....	.....
1871...	224,354	3,051	19,174	.....	.....	.....
1872...	195,153	2,184	62,459	.....	.....	.....
1873...	398,569	1,796	193,711	.....	.....	.....
1874...	.....	89	89,910	.....	.....	.....
1875...	175,331	144	53,553	.....	.....	.....
1876...	195,148	696	142,624	.....	.....	.....
1877...	63,435	989	140,532	.....	.....	.....
1878...	.....	.....	69,856	.....	.....	.....
1879...	114,355	.....	144,892	.....	.....	.....

ANNEXE No 19--*Suite.*

GLISSOIRE DES CHUTES FÉNÉLON, où des péages ont été perçus.

—	Station.	Bois en grume.	Bois à estacades.	Cèdre.	Bois équarri.
1879.					
2 juillet	Chutes Fénélon				500
3 do	do	7,000	87		
3 do	do	3,940	60		
5 do	do	16,000	450		1,600
6 do	do	3,292	60		
7 août	do	49,000	500		2,100
27 do	do	12,000	130		120
27 do	do	10,336	284		
1880.					
1er mai	do	21,115			
4 do	do	2,250			
20 do	do	13,000	1,500		
31 do	do	28,000	275		
2 juin	do	4,000			
5 do	do	43,000	675		
16 do	do	23,000	464		
17 do	do	26,500	492		
21 do	do	13,600	147		
23 do	do	10,376	39		
25 do	do	27,000	50		
	Total	313,409	5,213		4,320

RÉCAPITULATION.

1876	Total	140,729	2,213		4,887
1877	do	232,436	2,644		4,355
1878	do	179,623	2,323	600	2,850
1879	do	91,568	1,571		4,320
1880	do	221,841	3,642		

GEO. MARTIN,
Maître de glissoire, etc.

T. D. BELCHER, écr.

ANNEXE No. 19—*Fin.*

Dt. COMPTE DE CAISSE DEPUIS JUIN 1876 JUSQU'A 1879. Av.

—	$ cts.	—	$ cts.
Reçu	1,422 16	Certificat de dépôt	1,530 55
do No 159.,426	17 93	Argent depuis	100 00
Chèque de Biglow et Frounce, Port-Perry, en 1876	90 24	do en mains	73 48
do de McDougall et Ludgate, Peterboro', 1876	126 58		
do de Ullyott et Sadler, Peterboro', 1877	47 12		
	1,704 03		1,704 03

Chutes Fénélon, 7 janvier 1880.

Ce relevé vous fera voir que les chèques envoyés au département par les individus eux-mêmes, en 1876 et 1877, balancent mon compte jusqu'à ce jour.

Votre, etc.,

GEO. MARTIN.

ANNEXE No. 20.

RAPPORT DU CONTROLEUR.

SERVICE DES TÉLÉGRAPHES ET DES SIGNAUX,

OTTAWA, 22 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de faire rapport que le 18 octobre le câble électrique sous-marin a été posé avec succès depuis l'Anse à Fougères, sur la côte de Gaspé, province de Québec, jusqu'à la pointe sud-ouest de l'île d'Anticosti ; sa longueur totale est de $44\frac{24}{100}$ milles marins.

20 octobre—Le rocher aux Oiseaux a été mis en communication avec l'île aux Oies, îles de la Madeleine, au moyen d'un câble long de $18\frac{26}{100}$ milles marins.

27 octobre—Cove Meat, Cap-Breton, a été reliée à l'île au Cercueil, îles de la Madeleine, par un câble d'une longueur de $54\frac{90}{100}$ milles marins.

31 octobre—On a posé en travers de l'entrée du lac du Grand Bras d'Or, un gros câble d'atterrissement long d'un demi-mille marin.

15 novembre—A l'île du Grand Manan, une communication a été établie entre la longue pointe Eddy et l'anse Liberté, au moyen d'un câble de $77\frac{28}{100}$ milles marins en longueur.

18 nov.—On a posé et balisé un câble d'un $\frac{83}{100}$ de mille marin (reste de câble disponible) entre Welsh Pool, Campo Bello et Eastport, Etat du Maine ; ce qui laisse un $\frac{33}{100}$ de mille pour achever la jonction.

Ce petit bout de câble a depuis été acheté à Halifax, N.-E., et sera posé cette semaine.

En même temps, les lignes terrestres d'un bout à l'autre des îles de la Madeleine, distance de $84\frac{1}{2}$ milles, ont été complétées, et près des $\frac{2}{3}$ de l'ouvrage sur une longueur de 240 milles de la ligne terrestre, ont été faits sur l'île d'Anticosti. Les lignes terrestres sur le Grand Manan et Campo Bello ont aussi été complétées, et les 126 milles entre Meat Cove et Sydney-Nord, Cap-Breton, sont en voie de construction. Toutes les lignes ci-dessus seront en opération vers la fin de juin prochain.

Les sommes suivantes ont été dépensées jusqu'à ce jour, et prises sur les $200,000 votées à la dernière session du parlement pour le service des télégraphes du golfe.

Entreprise (y compris travaux supplémentaires) terminée par la *India Rubber Gutta Percha and Telegraph Works Company*, de Londres, Angleterre....	$116,296 54
Fil métallique pour lignes terrestres sur les îles d'Anticosti et de la Madeleine	5,048 87
Montant payé à raison d'entreprises, y compris isoloirs, poteaux, etc., pour les îles d'Anticosti et de la Madeleine	30,611 94
A ajouter au montant ci-dessus :	
Coût des lignes terrestres du Grand Manan, y compris un demi-mille de câble additionnel.....	3,000 00
Le reste de la ligne d'Anticosti, disons.....	8,000 00
Ligne terrestre, de Meat Cove à Sydney-Nord, 126 milles	12,600 00
Total.....	$175,557 35

Sont compris dans la dépense ci-dessus la somme de $10,000 imputable aux câbles et aux lignes terrestres du Grand Manan et de Campo-Bello, plus $12,600 pour les lignes terrestres à travers le Cap-Breton non comprises dans l'estimation originaire sur laquelle les $200,000 ont été votées.

Avec la somme qui pourra être réclamée par le département de la marine et des pêcheries pour l'usage du steamer *Newfield*, il y aura ainsi, autant que je puis en juger actuellement, une balance d'environ $25,000 en faveur du crédit de $200,000 ci-dessus.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

F. N. GISBORNE,

A l'honorable
Ministre des travaux publics.

ANNEXE No. 21.

RAPPORT DU CONTROLEUR.

SERVICE DES TÉLÉGRAPHES ET DES SIGNAUX.

OTTAWA, 30 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant concernant le service ci-dessus.

Colombie-Britannique.

Le gouvernement fédéral a acheté pour un prix très modéré toutes les lignes terrestres et les câbles appartenant à la compagnie de télégraphe Union de l'Ouest. Il a été également fait avec cette compagnie une convention par laquelle les prix d'entier parcours ont été très considérablement réduits ; l'économie totale ainsi réalisée s'élève à plus de $30,000 par année. Les anciennes lignes terrestres entre Yale et New-Westminster, ainsi qu'entre Quesnel et Barkerville ont été entièrement reconstruites, et un nouveau câble sous-marin destiné à relier l'île de Vancouver à la terre ferme *viâ* Nanaïmo et la pointe Gray sera probablement posé avant l'année.

Golfe Saint-Laurent

Des câbles électriques ont été posés avec succès entre l'île d'Anticosti et la côte de Gaspé, entre le rocher aux Oiseaux et les îles de la Madeleine, ainsi qu'entre ces dernières et le Cap-Breton, et ils sont tous en parfait état de fonctionnement. Des lignes terrestres ont aussi été construites sur environ les deux tiers de la distance entre la baie des Anglais et la rivière au Renard, île d'Anticosti, ainsi que d'un bout à l'autre des îles de la Madeleine. L'important service ci-dessus a été effectué pour une somme considérablement au-dessus des estimations originaires et du montant voté à cette fin par le parlement.

Côte atlantique.

Une ligne terrestre de Canso à Halifax a été établie, aussi entre le phare de la pointe Basse et Lingan, Cap-Breton. Un câble sous-marin a été posé à travers l'entrée du lac du Grand Bras d'Or, et une ligne terrestre est actuellement en voie d'être établie entre Meat Cove et Sydney-Nord, Cap-Breton.

Rive nord du Saint-Laurent.

Des lignes terrestres, qui toutes seront achevées de bonne heure le printemps prochain, sont en voie d'être établies entre la Baie Saint-Paul et Chicoutimi, ainsi qu'entre la Malbaie et l'embouchure de la rivière Saguenay.

Baie de Fundy.

Des câbles sous-marins ont été posés avec succès entre les îles du Grand Manan et Campo Bello, ainsi qu'entre cette dernière île et Eastport, dans l'Etat du

Maine. Des lignes terrestres, qui toutes fonctionneront avant Noël, ont aussi été construites sur ces deux îles.

Sémaphores.

Un appareil de grandeur parfaite a été construit et approuvé pour le service.

Téléphones.

Avant d'introduire ces instruments dans le service, on attend que les dernières améliorations qu'ils ont subies se perfectionnent, et que le crédit nécessaire soit voté.

Le tout respectueusement soumis par

Votre très obéissant serviteur,

F. N. GISBORNE,
Surintendant.

A l'honorable H. L. LANGEVIN, C.B.,
Ministre des travaux publics.

6—7

ANNEXE No. 22.

LONGUEUR DES COTES A PÊCHERIES, STATIONS DE PÊCHE, ETC., DANS LA PROVINCE DE QUÉBEC.

(N° de renvoi 11,236.)

OTTAWA, 7 avril 1880.

MONSIEUR,—Considérant que vous êtes sortout chargé dans le ministère de ce qui concerne la division de Québec de la province de Québec; qu'une grande partie des pêcheries du golfe Saint-Laurent sont dans les limites de cette division, et que le service de protection des pêcheries, établi en 1852, est nécessaire sur la partie des côtes de cette division où il n'existe pas de magistrature municipale, de police ou d'organisation légale quelconque, civile ou militaire,—nous nous adressons à vous, en vous demandant de bien vouloir employer votre influence pour la continuation de ce service, qui a été en grande mesure suspendu pendant l'année dernière.

Nous sommes d'opinion que l'on ne peut se dispenser de ce service important, et nous espérons qu'il sera bientôt acheté et mis en commission un steamer convenable pour remplacer le *Lady Head*, naufragé en 1878.

Ci-suit un tableau statistique donnant un facile aperçu de l'importance des intérêts qu'il s'agit de protéger.

Nous avons l'honneur d'être, monsieur,
Vos obéissants serviteurs,
P. FORTIN,
Et autres membres du Parlement.

A l'honorable
H. L. LANGEVIN, C.B.,
Ministre des travaux publics.

TABLEAU indiquant les côtes non protégées où se fait la pêche, la longueur des côtes, les centres d'opération, etc., dans la province de Québec.

Divisions générales	Longueur des côtes en milles marins.	Pêcheries.	Nombre de bateaux de pêche employé.	Nombre de goëlettes de pêche employé.	Observations.
*Labrador	500	106	804	70	
Anticosti	300	24	1,7	34	Ces goëlettes appartiennent à Terreneuve et aux Etats-Unis.
Iles de la Madeleine	100	15	403	128	17 et 111 venant des provinces maritimes et des Etats-Unis.
Totaux	900	145	1,354	232	

*La valeur des produits annuels de la pêche dans cette division (Labrador) est de $1,167,554.30.

N.B —Dans le nombre ci-dessus donné des bateaux employés, ne sont pas comprises les goëlettes venant des provinces maritimes et des Etats-Unis, ni celles de la colonie française de Saint-Pierre et Miquelon, au nombre de 750 à 1,000, qui fréquentent annuellement ces côtes, mais qui ne se rapportent pas à la douane. Ces bateaux sont estimés comme portant de 8,000 à 10,000 hommes.

ANNEXE No 22.—*Suite.*

ETAT COMPARATIF des différentes pêcheries dans Gaspé, divisions de Bonaventure, Labrador, Iles de la Madeleine et Ile d'Anticosti, pendant les années 1877 et 1878.

Espèces de poisson.	Quantités.		Valeur.	
	1877.	1878.	1877.	1878.
			$ cts.	$ cts.
Pêche à la morue d'été ..... qtx.	223,596	253,902	1,117,980 00	1,269,510 00
do d'automne ..... do	37,626	36,344	188,130 00	181,720 00
Hareng, mariné ..... barils.	63,229½	44,853	316,147 20	224,265 00
do fumé ..... boîtes.	700	22	175 00	5 50
Maquereau, mariné ..... barils.	5,339½	8,583	53,395 00	85,830 00
do en conserve, en boîtes ..... lbs.	960	5,136	144 00	770 40
Egrefin ..... qtx.	248	666	1,240 00	3,330 00
Lingue ..... "	99	25	495 00	125 00
Flétan ..... barils.	227½	286	1,365 00	1,716 00
Saumon, mariné ..... "	2,232½	2,729	26,790 00	32,748 00
do frais, dans la glace ..... lbs.	326,548	489,786	16,327 40	24,489 30
do en conserve, en boîtes ..... "	100,605	139,574	15,090 75	20,936 10
do fumé ..... boîtes.	1	.....	4 00	.....
Truite ..... barils.	276½	134	2,212 00	1,072 00
Anguille ..... "	23	17	230 00	170 00
Sardines ..... "	60	.....	300 00	.....
Thon ..... "	2	.....	10 00	.....
Homard, en conserve, en boîtes ..... lbs.	450,669	731,008	67,600 35	109,651 20
do frais ..... "	5,000	.....	250 00	.....
Langues et noues de morue ..... barils.	234	242	2,106 00	2,178 00
Peaux de phoque ..... pièces	13,097	26,404	16,371 25	33,005 00
do de marsouin ..... "	12	1	48 00	4 00
Huile de phoque ..... galons	58,470	111,833	29,235 00	55,916 50
do de marsouin ..... "	95	100	76 00	80 00
do de baleine ..... "	13,716	5,600	6,858 00	2,800 00
do de morue ..... "	224,875	211,870	112,437 50	105,935 00
Poiss. et moules empl. c. boitte et engrais. barils.	181,596	91,055	181,596 00	91,055 00
Poisson consommé sur les lieux ..... "	11,554½	10,921	46,218 00	43,684 00
Total	.....	.....	2,202,831 75	2,290,996 00
				2,202,831 75
Augmentation	.....	.....	.....	88,164 25

STATIONS de pêche, bâtiments et bateaux, nombre d'hommes et espèces de rets empl., esp. de poissons et huiles de poisson, etc.

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE, 1878.

Divisions.	Bâtiments.				Bateaux de pêche.		Bateaux plats.		Nombre de pêcheurs.	Nombre de grèviers.	Seines et rets.								
											Rets à saumon.			Seines à morue.			Seines à hareng.		
	Nombre.	Tonneaux.	Valeur.	Equipage.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Valeur.			Nombre.	Verges.	Valeur.	Nombre.	Verges.	Valeur.	Nombre.	Verges.	Valeur.
			$			$		$					$			$			$
Comté de Gaspé	44	2,815	105,100	223	1,670	96,165	1,249	12,351	3,372	1,694	116	24,683	8,514	1	100	72	1	50	100
Comté de Bonaventure	42	4,385	202,580	253	331	16,072	250	2,455	743	214	631	30,377	14,940	...	.....	.....	...	.....	.....
Labrador	298	2,167	58,950	296	872	38,395	533	7,744	1,834	1,085	372	40,253	12,668	29	6,070	7,350	81	5,650	4,113
Ile de la Madeleine	17	609	25,200	76	403	16,800	142	852	1,035	496	.....	.....	.....	...	.....	.....	4	700	700
Ile Anticosti	34	.....	.....	160	147	6,145	154	1,567	200	78	14	1,101	369	1	120	80	1	140	200
Total	435	10,016	391,830	1,008	3,423	173,577	2,328	24,969	7,284	3,567	1,133	96,414	36,491	31	6,290	7,502	87	6,540	5,113

Divisions.	Seines et rets.																							
	Rets à hareng.			Seines à maquereau.			Rets à maquereau.			Seines à capelan.			Seines à lançon.			Rets à phoques.			Pêc. en fascine		Rets à truite.		
	Nombre.	Verges.	Valeur.	Nombre.	Verges.	Valeur.	Nombre.	Verges.	Valeur.	Nombre.	Verges.	Valeur.	Nombre.	Verges.	Valeur.	Nombre.	Verges.	Valeur.	Nombre.	Valeur.	Nombre.	Verges.	Valeur.
			$			$			$			$			$			$		$			$
Comté de Gaspé	3,612	110,482	42,622	1	60	75	130	5,081	1,726	137	6,331	4,837	27	565	1,024	...	.....	.....	7	210	11	348	87
Comté de Bonaventure	562	20,292	5,104	...	.....	.....	145	4,696	1,734	99	3,740	2,920	...	.....	.....	.....	.....	.....	6	56	9	202	67
Labrador	98	4,139	1,603	2	410	516	18	600	245	82	5,269	5,231	28	1,565	1,718	179	10,764	9,787	2	70	14	710	132
Ile de la Madel'ne	309	10,560	3,090	...	.....	.....	634	31,700	7,608	5	420	320	...	.....	.....	165	16,910	7,940	...	.....	...	.....	.....
Ile Anticosti	248	10,630	4,453	...	.....	.....	4	200	60	22	1,185	1,115	...	.....	.....	.....	.....	.....	...	.....	...	.....	.....
Total	4,829	156,103	56,872	3	470	591	931	42,277	11,373	345	16,945	14,423	55	2,130	2,742	344	27,674	17,727	15	336	34	1,260	286

STATIONS de pêche, bâtiments et bateaux, nombre d'hommes et espèces de rêts emp., espèces de poissons et huile de poisson, etc.—*Fin.*

RÉCAPITULATION GÉNÉRALE, 1878.

Divisions.	Saumon, salé, brls.	Saumon, frais, dans la glace.	Saumon en conserve, lbs.	Saumon, fumé.	Pêche d'été. Morue, qtx.	Pêche d'automne. Morue, qtx.	Egrefin, qtx.	Lingue, qtx.	Flétan, brls.	Hareng, brls.	Hareng, fumé, en boîte.	Maquereau, brls.	Truite, brls.	Sardines, brls.	Anguilles, brls.	Thon, brls.	Langues et nques de morue.
Comté de Gaspé	76	201,946	23,200	.....	71,634	23,252	222	20	46	1,493	15	1,242	20	.....	.....	.....	202
Comté de Bonaventure	107	253,954	116,374	.....	5,513	6,388	441	5	.....	5,880	.....	185	36	.....	17	.....	.....
Labrador	2,449	3,388	.....	.....	155,381	5,098	3	.....	109	15,116	7	4,077	69	.....	.....	.....	32
Iles de la Madelene	.....	.....	.....	.....	15,397	654	.....	.....	9	5,361	.....	3,012	.....	.....	.....	.....	.....
Ile d'Anticosti	97	.....	.....	.....	5,977	915	.....	.....	122	17,003	.....	67	9	.....	.....	.....	8
Total	2,729	489,786	139,574	.....	253,902	36,344	666	25	286	44,853	22	8,583	134	.....	17	.....	242

Divisions.	Phoques, baleines et marsouins. Nombre de phoques.	Nombre de peaux de phoques.	Nombre de baleines.	Nombre de marsouins.	Huile. Huile de phoque, galls.	Huile de baleine.	Huile de marsouin, galls.	Huile de morue, galls.	Poisson et moules employés comme engrais. Hareng et maquereau, brls.	Capelan et lançon, brls.	Eperlan, encornet et truite, brls.	Œufs de morue.	Moules, brls.	Homards, en conserve, lbs.	Maquereau en conserves, lbs.	Poisson pour consommation locale, lbs.
Comté de Gaspé	2	2	9	.....	2	5,120	.....	45,196	8,649	4,066	693	263	170	240,960	.....	2,118
Comté de Bonaventure	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	10,773	1,119	7,215	520	1,137	304	149,112	.....	3,669
Labrador	20,075	20,075	.....	1	83,759	.....	100	145,336	605	60,142	.....	1,157	539	.....	.....	3,512
Ile de la Madeleine	6,039	6,039	1	.....	27,178	480	.....	7,316	1,523	.....	.....	.....	321	390,048	5,136	1,177
Ile d'Anticosti	288	288	.....	.....	894	.....	.....	3,249	1,153	1,455	.....	24	.....	.....	.....	445
Total	26,404	26,404	10	1	111,833	5,600	100	211,870	13,049	72,878	1.213	2,581	1,334	780,120	5,136	10,921

ANNEXE No. 23.

PROJET DE CODE POUR BULLETINS DE PÊCHE.

(N° de renvoi 5,368.)

NOS PÊCHERIES ET LE TÉLÉGRAPHE.

MONSIEUR,—Depuis l'époque où ont commencé mes rapports avec les pêcheries du golfe et du bas du fleuve Saint-Laurent, en 1852, il m'a toujours semblé qu'il manque à l'exploitation de ces pêcheries un puissant auxiliaire. Cet auxiliaire est le télégraphe, qui peut faire connaître presque instantanément les faits importants ou les incidents qui se passent dans un pays ou une localité.

Le télégraphe qui longe les côtes de la Gaspésie permet de transmettre tous les jours et à tous les intéressés, pour l'avantage de l'industrie de la pêche (et l'on sait que c'est la principale industrie de la contrée), tous les faits et incidents qui s'y rapportent et qui peuvent contribuer à faciliter ses opérations et multiplier ses produits.

Mais il faut un système pour rassembler ces renseignements, les mettre en ordre et les présenter au public sous une forme commode et aux endroits qu'il convient.

La formule de bulletin que je mets sous ce pli, me paraît, après mûre réflection, le mode de renseignement le plus concis et le plus utile. On verra, en examinant cette formule, que tous les poissons importants pêchés sur la côte de la Gaspésie, soit pour la consommation alimentaire, soit pour servir d'appât, y sont donnés. On y trouve aussi des divisions relatives aux bateaux de pêche, aux rapports météorologiques, etc., etc. De plus, toutes les dépêches venant du bureau météorologique de Toronto, signalant les tempêtes et faisant connaître la température probable des vingt-quatre heures à suivre, pourront y être inscrites.

Le bulletin sera affiché à midi à chacune des trente-huit stations établies aux différents centres de pêche, sur la ligne télégraphique de Matane à Carleton, sur une longueur de côte de 300 milles marins, et tous les marchands de poissons, les pêcheurs et autres, pourront lire et copier ce bulletin gratuitement.

L'expédition des renseignements par chacun des opérateurs des trente-huit stations de télégraphe commencera à 10 heures a. m. par le centre, en même temps que par les deux extrémités de la ligne. Au moyen de ce code, dont je vous adresse une copie, cette communication se fera facilement, promptement et correctement.

Vous verrez que dans le code, sous le titre *pêche*, non-seulement se trouvent les noms des poissons d'appât et de consommation alimentaire, mais encore les mots suivants: *extraordinaire*, *bonne*, *moyenne*, *mauvaise*, *nulle*. Ces mots expriment les différentes gradations des résultats de la pêche des diverses espèces de poissons dans chaque localité. Cela permettra aux poissonniers de suivre journellement la marche du poisson, et de constater sa présence ou son absence dans toutes les localités. Il me semble que ces renseignements seraient utiles à ceux qui s'occupent de pêche. Grâce à eux ils pourront savoir où le poisson abonde, surtout le poisson d'appât, qu'ils seront pour ainsi dire à même de se procurer en tout temps.

Le bulletin indiquera aussi si les bateaux font la pêche ou non, ainsi que la direction et la vélocité du vent, etc., etc.

En un mot, je puis dire que ce bulletin donnera des renseignements complets et précis chaque jour :

1° Sur le résultat de la pêche du jour précédent;

2° Sur le poisson à boitte pris la nuit précédente ;

3° Sur l'apparence de la pêche à la morue, et de l'état du temps et du vent, jusqu'au moment de l'expédition de la dépêche télégraphique. Le bulletin contiendra de plus une dépêche du bureau météorologique datée de 10 h. a.m., signalant les tempêtes et faisant connaître la température probable des vingt-quatre heures à suivre.

Les colonnes portant le titre *Observations* contiendront les nouvelles extraordinaires, et de temps à autres des renseignements sur les pêcheries des autres côtes.

Je me suis mis en rapport avec la compagnie de télégraphe de Montréal, à laquelle appartient, comme vous savez, cette ligne télégraphique de la côte, et je me suis assuré que le rassemblement et l'expédition de tous les renseignements dont se compose le bulletin, peuvent se faire à des conditions si raisonnables que le gouvernement ne peut guère refuser d'adopter cette mesure qui, dans l'opinion de tous, ne peut manquer de donner une nouvelle impulsion à l'exploitation de nos pêcheries.

Il est presque inutile pour moi d'ajouter que mon projet est d'étendre cette utilisation du télégraphe pour les pêcheries, à toutes nos côtes à mesure qu'il s'y établira des lignes télégraphiques. Les côtes de la Gaspésie sont les premières indiquées pour l'application de ce système, parce qu'elles sont aujourd'hui sur toute leur étendue longées d'une ligne télégraphique ayant des stations à tous les centres de pêche.

Je crois qu'il est de mon devoir de vous soumettre ce projet. Je vous communique en même temps un certain nombre de lettres (25 en tout) de savants, de marchands d'appareils de pêche, de pêcheurs notables et d'autres engagés dans l'exploitation des pêcheries. Ces lettres font foi de l'influence qu'aurait le système projeté sur cette industrie, en même temps que de l'utilité dont il serait pour le cabotage et la navigation.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

P. FORTIN.

A l'honorable
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

MONTRÉAL, 20 mai 1880.

MONSIEUR,—A mon retour à Montréal, je n'ai pas manqué de m'aboucher avec les officiers de la compagnie de télégraphe de Montréal, afin d'examiner encore une fois avec eux la question des meilleurs moyens à prendre pour la transmission des renseignements à donner dans le bulletin de pêche.

Voici quel est celui qui m'a paru le plus facile et le plus praticable.

A 10 h. a.m., tous les opérateurs étant prêts partout, la station terminale de l'une des extrémités de la ligne, soit la station n° 1, expédie ses renseignements en conformité du code, tandis que les opérateurs de toutes les autres stations, soit de 2 à 30, les reçoivent et les inscrivent immédiatement sur le bulletin. Ensuite l'opérateur de la station n° 2 répète pour les stations n° 1 et de 3 à 30, ce que vient de faire celui de la station n° 1 Celui de la station n° 3 expédie ensuite ses renseignements aux stations n°s 1 et 2 de 4 à 30. Ainsi de suite pour toutes les stations. Ceci fait pour les 30 stations, 30 différents télégrammes renvoyés respectivement par chacune d'elles aux 29 autres, soit 30 télégrammes expédiés et 841 reçus chaque jour.

Pour les sept mois que dure la saison de la navigation et de la pêche, ceci ferait 6,300 télégrammes envoyés et 176,610 reçus. En sus des renseignements locaux, il y aurait encore les rapports du bureau météorologique de Toronto à transmettre à toutes les stations, mais je dois dire que la compagnie est déjà payée pour ce service.

Le travail qu'occasionnera l'expédition de tous ces télégrammes prendra *une heure et demie.*

Comme les ministères de la marine et des travaux publics détermineront, je présume, le détail du bulletin, le gouvernement fournira sans doute les formules en blanc sur lesquelles ils seront faits. Si l'on me permet d'exprimer mon avis à ce

sujet, je dirai qu'il est essentiel au développement de l'industrie de la pêche au Canada, que ces bulletins soient publiés et affichés dans tous les centres de pêche.

Ce sera le meilleur moyen de stimuler et de sensiblement augmenter le rendement de cette industrie. La Norvége, pays éminemment pratique, surtout en matière de pêche et de navigation, se sert du télégraphe comme auxiliaire de la pêche depuis quinze ans au moins, et en obtient les meilleurs résultats.

Nous nous en apercevons nous-mêmes ici, depuis que les Norvégiens nous font, sur les marchés étrangers où nous expédions la morue sèche, une concurrence de jour en jour plus nuisible à notre commerce. Je demande que l'on fasse au moins un sérieux essai du système des bulletins, et pour cela je suggère que cette année il soit appliqué à 30 stations, c'est-à-dire sur la longueur de la côte qui se trouve entre Cap Chatte et Paspébiac. On sait que la pêche n'est pas considérable en dehors de ces limites.

Demain j'aurai l'honneur de vous soumettre copie d'une formule de bulletin que j'ai déjà présentée au ministre de la marine, et qui, je crois, vous a été soumise. J'ai fait à cette formule quelques corrections que j'ai crues à propos afin de donner plus de valeur au bulletin et le rendre plus complet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

P. FORTIN.

A l'honorable H. L. LANGEVIN, C.B.

ANNEXE N° 23—*Suite.*

CODE DU BULLETIN DE PÊCHE

Première partie. *A expédier.*		Seconde partie. *Pour réception.*	
Fishing (pêche)	F.	F.	Fishing (pêche)
Average (moyenne)	F. A.	F. A.	Average (moyenne)
Bank Cod (morue de bancs)	F. B. C.	F. B. C.	Bank Cod (morue de bancs)
Bait (boitte)	F. B.	F. B.	Bait (boitte)
Capelan (capelan)	F. Ca.	F. Ca.	Capelan (capelan)
Clam (moules)	F. Cl.	F. Cl.	Clam (moules)
Good (bonne)	F. G.	F. G.	Good (bonne)
Herring (hareng)	F. H.	F. H.	Herring (hareng)
Lance (lançon)	F. L.	F. L.	Lance (lançon)
Mackerel (maquereau)	F. M.	F. M.	Mackerel (maquereau)
None (nulle)	F. N.	F. N.	None (nulle)
Shore Cod (morue de côtes)	F. S. C.	F. S. C.	Shore Cod (morue de côtes)
Salmon (saumon)	F. S.	F. S.	Salmon (saumon)
Squid (encornet)	F. S. Q.	F. S. Q	Squid (encornet)
Poor (mauvaise)	F. P.	F. P.	Poor (mauvaise)
Extra (extraordinaire)	F. E.	F. E.	Extra (extraordinaire)
Boats (bateaux)	F. B.	F. B.	Boats (bateaux)
do in (entrés)	F. B. I.	F. B. I.	do in (entrés)
do out (sortis)	F. B. O.	F. B. O.	do out (sortis)
Temperature	T.	T.	Temperature
Cold (froid)	T. C.	T. C.	Cold (froid)
Dry (sec)	T. D.	T. D.	Dry (sec)
Fine (beau temps)	T. F.	T. F.	Fine (beau temps)
Humid (humide)	T. H.	T. H.	Humid (humide)
Rain (pluie)	T. R.	T. R.	Rain (pluie)
Snow (neige)	T. S.	T. S.	Snow (neige)
Warm (chaud)	T. W.	T. W.	Warm (chaud)
Wind (vent)	W.	W.	Wind (vent)
Calm (calme)	W. C.	W. C.	Calm (calme)
East (est)	W. E.	W. E.	East (est)
Gale (brise)	W. G	W. G	Gale (brise)
Light (léger)	W. L.	W. L	Light (léger)
Moderate (modéré)	W. M.	W. M.	Moderate (modéré)
North (nord)	W. N.	W. N.	North (nord)
North-east (nord-est)	W. N. E.	W. N. E.	North-East (nord-est)
North-West (nord-ouest)	W. N. W.	W. N. W.	North-West (nord-ouest
South (sud)	W. S.	W. S.	South (sud)
South-East (sud-est)	W. S. E.	W. S. E	South-East (sud-est)
South-West (sud-ouest)	W. S. W.	W. S. W.	South-West (sud-ouest)
Violent (violent)	W. V.	W. V.	Violent (violent)
West (ouest)	W. W.	W. W.	West (ouest)

ANNEXE

BULLETIN de pêche

Rapport de la pêche, de la température, du vent, d'hier, le..... 1880.

Numéros.	Station de télégraphe de	Distance, milles.	Pêche.								
			Morue de bancs.	Morue de côtes.	Capelan.	Moules.	Hareng.	Lançon.	Maquereau.	Encornet.	Saumon.
1	Matane	...									
2	Sainte-Félicite	12									
3	Cap-de-Chatte, phare	31									
4	Cap-de-Chatte, Village	3									
5	Sainte-Anne-des-Monts	9									
6	Rivière-à-la-Marte	17									
7	Mont-Louis	22									
8	Cap-Madaleine	20									
9	Rivière-Madeleine	1									
10	Grande-Vallée	9									
11	Chloridorme	15									
12	Grand-Etang	9									
13	Rivière-au-Renard	21									
14	L'Anse-aux-Griffons	7									
15	Cap-des-Rosiers	8									
16	Grande-Grève	11									
17	Péninsule	11									
18	Gaspé	15									
19	Sandy-Beach	3									
20	Douglastown	4									
21	Pointe-Saint-Pierre	15									
22	Barachois-de-la-Malbaie	5									
23	Percé	11									
24	L'Anse-du-Cap	9									
25	La-Grande-Rivière	10									
26	Petit-Pabos	4									
27	Grand-Pabos	6									
28	Newport	14									
29	Port-Daniel	17									
30	Shigouack	11									
31	Paspébiac	7									
32	New-Carlise	5									
33	Bonaventure	11									
34	Kerr's	14									
35	New-Richmond	11									
36	Maria	14									
37	Carleton	11									

Température

23—*Suite.*

du..... .....1880.

					Etat de la pêche, de la température, du vent, etc., d'aujourd'hui, le.....1880, jusqu'à midi.							
Bat'aux.	Température.	Vent. Direction.	Vent. Vélocité.	Observations.	Pêche du poisson d'appât pendant la nuit dernière.	Espèce la plus abondante.	Apparence de la pêche à la morue.	Bat'aux.	Température.	Vent. Direction.	Vent. Vélocité.	Observations.

probable.

ANNEXE No. 24.

AVANTAGES DU SERVICE TÉLÉGRAPHIQUE POUR LES PÊCHERIES DE LA NORVÉGE.

(N° de renvoi 10,929.)

OTTAWA, 16 janvier 1881.

MONSIEUR,—Le 23 décembre dernier, j'ai eu, au sujet du système de bulletins de pêche dont j'ai déjà soumis un exposé à l'honorable ministre de la marine et des pêcheries dans un mémoire explicatif qui vous a été transmis, l'honneur d'attirer votre attention sur la nécessité de mettre ce système en opération au printemps prochain sur la côte de Gaspé, où il existe déjà un système télégraphique complet, où la conformation de la côte est plus propre qu'ailleurs à l'efficacité de ce puissant auxiliaire à apporter à l'exploitation des pêcheries.

Je prends aujourd'hui la liberté de revenir sur cet important sujet, parce que j'ai à vous faire connaître de nouveaux faits à l'appui de ma demande.

Je vous ai déjà fait remarquer que depuis plus de quinze ans la Norvége se sert du télégraphe pour rendre l'exploitation de ses pêcheries plus facile, et moins dangereuse et surtout plus productive.

Or les résultats les plus inattendus ont été obtenus de ce système, dont l'objet est de faire connaître journellement aux pêcheurs les faits importants se rattachant à leur industrie, qu'il se passent à quelque pêcherie que ce soit.

Il vient de me tomber sous la main un intéressant article sur les pêcheries de la Norvége, publié dans le *Shipping Gazette*, de Londres, le 8 octobre 1880.

Mais comme cet article est un peu long et traite de toutes les sortes de pêches qui se font sur les côtes du pays, je ne ferai que citer le passage se rapportant aux Iles Lofoden.

Ce groupe, composé d'une dizaine d'îles, dont la principale a 45 milles de longueur, gît entre le 67° et 69°30' de latitude nord, et n'est séparé de la terre ferme que par des détroits de peu de largeur.

Ce groupe est parallèle à la côte, c'est-à-dire qu'il s'étend du sud-ouest au nord-est.

La principale pêche qui se fait aux îles Lofoden est celle de la morue ; en 1879, cette pêche a employé 25,556 hommes, montant 5,282 barques et bateaux, et le rendement a été de 26,500,000 morues.

Or, pour démontrer le rôle important que joue le télégraphe dans cette pêche, et dans le commerce de poisson qui en résulte, je vais citer les chiffres suivants, que je tire du même article :

En 1878, 41,709 dépêches télégraphiques ont été envoyées et reçues aux îles Lofoden ; en 1872, le nombre en avait été de 19,268, et en 1868, quelques années après l'établissement du système télégraphique sur ces côtes, 4,172 dépêches seulement avaient été données et reçues.

La pêcherie des îles Lofoden, exploitée entre la mi-janvier et la fin de mars, a presque doublé son rendement depuis quelques années, grâce aux mesures prises par le gouvernement norvégien dans l'intérêt de l'exploitation.

Avant de terminer cette lettre, je répéterai avec regret que le poisson norvégien, préparé depuis déjà quelques années selon la méthode suivie à Gaspé, nous fait aujourd'hui une concurrence ruineuse sur les principaux marchés étrangers, et nos pêcheurs se découragent.

Ceux de Terreneuve souffrent aussi considérablement de cette concurrence.

Il est donc à propos de faciliter davantage à nos pêcheurs l'exercice de leur industrie dangereuse et généralement peu lucrative.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

P. FORTIN.

A l'honorable H. L. LANGEVIN, C. B.,
Ministre des travaux publics.

ANNEXE No. 25.

RAPPORT SUR LE CHEMIN DE TEMISCOUATA.

(N° de renvoi 10109).

OTTAWA, 16 décembre 1880.

MONSIEUR,—Je vous transmets pour l'honorable ministre un rapport de M. Elzéar Marquis, qui a été chargé de faire des réparations au chemin de Témiscouata en 1879 et 1880.

M. Marquis donne, en détail, le nom des ponts auxquels il a travaillé, la nature des travaux qu'il a faits et leurs prix de revient, qui se sont montés chaque année à $1,000.

A ma demande, M. Marquis a fait une estimation des réparations les plus urgentes à exécuter en 1881.

1. Reconstruction du pont Cabanon au 41e mille, arche unique de 65 pieds et de 14 de hauteur, devant coûter $1,800.

2. Reconstruction de deux ponts aux 64e et 66e milles, $800.

3. Construction de trois ponceaux de 4 pieds d'ouverture, $100, soit en tout, $2,700.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur en chef.

A M. F. H. ENNIS,
Secrétaire du département des travaux publics.

FRASERVILLE, 14 décembre 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre honorée du 2 août 1880, me demandant un rapport sur les travaux exécutés en 1879, sur le chemin de Témiscouata, pour la somme de $1,000, dont l'emploi à cette fin était autorisé pour l'année, j'ai l'honneur de vous soumettre le rapport suivant, dont vous serez satisfait, je l'espère.

1. J'ai rebâti le pont du 34e mille, connu sous le nom de pont de la Savanne (suivant le vieux plan), en bois de cèdre et de pin de première qualité, recouvert de deux couches de peinture à l'épreuve du feu, $540.

2. J'ai rebâti le pont du 28e mille, connu sous le nom de Pont de Perrault, avec une arche de 28 pieds au-dessus de l'eau, $190.

3. J'ai réparé le pont du 32e mille, connu sous le nom de Pont du Comté: 1 chevalet et 40 pieds de garde-fou.

4. J'ai réparé le pont du 41e mille, connu sous le nom de Pont du Cabanon, en rehaussant de 12 pouces le pilier du centre et les culées du pont.

5. Réparation provisoire d'un chevalet du pont du 44e mille.

6. Réparation du pont du 47e mille, 125 pieds de garde-fou.

7. Réparation du pont du 48e mille, 1 chevalet réparé d'une façon durable.

8. Réparation du pont du 50e mille; détournement de l'eau agissant sur la pile et réparation des appuis de cette pile.

9. Réparation provisoire des ponts du 65e mille, connus sous le nom de Ponts de Griffin ; un chevalet et garde-fou des deux grands ponts.

10. Reconstruction des trois ponceaux du 60e, du 61e et du 67e mille, 4 pieds d'ouverture.

Les réparations mentionnées aux paragraphes portant les numéros 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 et 10 ayant coûté $270, cette somme avec celles déjà mentionnées, forme celle de $1,000, dont l'emploi a été autorisé pour 1879.

Quant à ce qui est de la dépense autorisée pour 1880, elle se répartit sur les travaux suivants :

1. Reconstruction du pont du 65e mille, connu sous le nom de Pont de Griffin ; 175 pieds de longueur et 13 pieds de largeur ; pièces de cèdre et tablier de cèdre de 6 x 7 pouces. Coût probable $826.68.

2. Reconstruction du pont du 44e mille, connu sous le nom de Pont à l'Ours ; 45 pieds de long et 6 pieds de haut. Coût, $173.32, soit en tout la somme autorisée pour 1880.

En conformité de votre demande de rapport sur les réparations urgentes, je dois mentionner les suivantes, qui devront être faites en 1881 :

1. Reconstruction du pont du Cabanon, au 41e mille ; arche, 65 pieds, hauteur, 14 pieds (sur un nouveau plan) : $1,800.

2. Reconstruction des Ponts de Griffin au 64e et au 66e milles : $800. De sorte que suivant les chiffres qui précèdent, la somme à dépenser en 1881 sera de $2,600, à part $100 pour la reconstruction de 3 ponceaux de 4 pieds d'ouverture près de la frontière provinciale ; soit une somme totale de $2,700. En consultant le rapport de 1879, vous trouverez probablement bon d'ajouter une certaine somme pour réparations diverses dont l'estimation est donnée dans ce rapport.

Le tout respectueusement soumis.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ELZÉAR MARQUIS.

M. Henry F. Perley,
Ottawa.

ANNEXE No. 26.

No. 10101.—PROPRIÉTÉS achetées par le departement des travaux publics, durant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Date de la vente.	Vendeurs.	Acheteurs.	Propriétés achetées.	Pour quel usage.	Etendue.	Prix de vente.	Observations.
						$ cts.	
14 juin 1880..	W. J. Buchanan ...	Sa Majesté.....	Le remorqueur à vapeur "C. W. Dennis"..	Dragage.....	.....	2,500 00	
do 1880..	do ...	do	Le dragueur à vapeur "Nipissing" et deux chalands	do	.....	11,500 00	
22 janv. 1880..	Société des caisses d'éparg. et d'emprunt du Canada	do	Lots 1, 2, 3, 4, coin des rues George et Sussex Ottawa, avec bâtiment ci-dessus érigé et connu sous le nom de "Clarendon Hotel".....	A être converti en musée géologique	.....	20,000 00	

A. GOBEIL.

OTTAWA, 14 décembre 1880.

ANNEXE No. 27

RAPPORT DU SECRÉTAIRE DE LA COMMISSION DES ARBITRES.

(N° de renvoi, 9843)

OTTAWA, 1er octobre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un état des réclamations du ressort du ministère des travaux publics qui ont été déférées aux arbitres officiels, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1880.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

F. H. ENNIS,
Secrétaire, A.O.

S. CHAPLEAU, écr., secrétaire,
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

6—8

ETAT des réclamations du ressort du ministère des travaux publics qui ont été déférées aux arbitres officiels, et à l'égard desquelles ils ont rendu une décision ou fait rapport, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Réclamant.	Sujet de la réclamation.	Date du renvoi à l'arbitrage.	Renvoyée à un ou à plusieurs arbitres.	Déférée pour décision ou pour qu'il en fût fait un rapport.	Montant réclamé.	Montant accordé.	Date de la décision ou du rapport.	Remarques.
					$ cts.	$ cts.		
Kinsman et Styles....	Construction du pénitencier de la Colombie-Britannique: Travaux additionnels, dommages et intérêt.	12 août 1879...	A un arbitre.....	Pour rapport—Acte 41 Vict., c. 8.	9,266 00	5,632 00	18 sept. 1879...	L'arbitre n'a rien décidé quant à l'intérêt; il a laissé au ministère le règlement de cette partie de la réclamation.
Archer et Cie.....	Quais en bas de Québec, bois fourni pour leur construction.	17 sept. 1879...	A un arbitre.....	Pour rapport—Acte 41 Vict., c. 8.	1,171 32	994 87	23 fév. 1880.....	L'arbitre a fait deux rapports sur cette affaire, l'un est daté du 4 novembre 1879 et l'autre du 23 fév. 1880.
Narcisse Gagné	Dommages causés par le changement du tracé du chemin de Témiscouata.	8 oct. 1879....	A un arbitre.....	Pour rapport—Acte 41 Vict., c. 8.	200 00	Nil.	3 nov. 1879...	
Marshall Wood.....	Terrains du Parlement, Ottawa: tracé de ces terrains, dessins, modèles, plans, etc.	3 fév. 1880.....	A toute la com.	Pour décision—Acte 31 Vict., c. 12.	15,000 00	13,050 00	1er mars 1880..	
Marshall Wood.....	Edifices du Parlement, Ottawa: piédestal pour la statue de Sa Majesté la reine Victoria.	17 fév. 1880....	A toute la com.	Pour décision—Acte 31 Vict., c. 12.	1,500 00	Nil.	Mars 1880.....	

F. H. ENNIS,
Secrétaire, A. O.

OTTAWA, 1er octobre, 1880.

ANNEXE No. 28

AMÉLIORATIONS DU HAVRE DE QUÉBEC—RIVIÈRE SAINT-CHARLES ET BASSIN DE CARÉNAGE A LÉVIS.

(N° de renvoi, 8786.)

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,

QUÉBEC, 25 octobre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, conformément aux instructions de votre ministère, deux rapports de l'ingénieur local, M. Woodford Pilkington, pour l'exercice terminé le 30 juin dernier. L'un a trait aux améliorations du havre, et l'autre au bassin de radoub. Ils sont accompagnés d'annexes renfermant tous les renseignements demandés.

Je suis en même temps chargé d'attirer votre attention sur la requête des commissaires au sujet de la construction du mur en travers qu'exigent les améliorations du havre, et que le président a expédiée à votre adresse le 21 janvier dernier.

A l'appui de cette requête, je vous transmets aussi copie d'une lettre sur le même sujet, de MM. Kinipple et Morris, ingénieurs de la Commission. Les commissaires appellent respectueusement votre attention sur cette lettre.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

L'honorable HECTOR LANGEVIN, C. B.,
Ministre des travaux publics, etc., etc.,
Ottawa.

QUÉBEC, 9 août 1880.

Au président et aux membres
de la Commission du Havre.

Le mur en travers.

MESSIEURS,—Nous croyons savoir que le gouvernement n'a voté aucun crédit pour la construction d'un mur en travers comme prolongement de la rue Dalhousie, construction nécessaire au complètement du projet de bassin à flot et de bassin de marée dont il était question dans le rapport sur les plans soumis par les ingénieurs concurrents.

Si l'on veut éviter une perte de temps, il est à désirer que l'on commence immédiatement, si possible, les fondations des travaux de l'entrée, sinon, l'achèvement sera retardé d'une saison entière. Inutile de dire que sans l'achèvement du mur en travers, les bénéfices devant autrement résulter des travaux en voie d'exécution, seront beaucoup moindres.

Nous avons l'honneur d'être, messieurs,
Vos obéissants serviteurs,

KINIPPLE ET MORRIS.

Pour copie conforme,
A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier, C.H.Q.

6—8½

Rapport sur les travaux du bassin de carénage à Saint-Joseph-de-Lévis, Québec:

BUREAU DE L'INGENIEUR LOCAL,
AMÉLIORATIONS DU HAVRE DE QUÉBEC
6 octobre 18 0.

Je soumets le rapport suivant, fait selon les instructions que comporte la lettre (datée 16 septembre 1880) de l'honorable ministre des travaux publics:

Le bassin de carénage à Saint-Joseph-de-Lévis, paroisse de Lauzon, Québec, a été commencé par la commission du havre de Québec, sous la direction de l'ingénieur local, Woodford Pilkington, I. M., I. C., en novembre 1877. Les travaux ont marché ainsi jusqu'à mars 1878, époque où des soumissions pour cette entreprise ont été demandées et pour l'exécution de laquelle le contrat actuel a été passé. Pendant cette période, $6,298.20 ont été dépensés pour creuser l'emplacement du bassin, travaux qui furent ensuite acceptés par MM. Larkin, Connolly et Cie, comme partie exécutée des travaux mentionnés dans leur contrat, signé le 17 août 1878. La somme ci-dessus fut déduite du prix demandé dans leur soumission pour travaux d'excavation, et les commissaires furent remboursées de cette dépense lors du premier paiement à faire aux entrepreneurs.

L'entreprise des travaux d'excavation et de construction de ce bassin de radoub a été adjudée aux MM. Larkin, Connolly et Cie, pour la somme ronde de $330,953.89, et le contrat passé à cet effet avec la commission du havre de Québec fut signé le 17 août 1878. Les travaux doivent être terminés et livrés le 1er juin 1882.

Le premier paiement fait aux entrepreneurs—le 30 octobre 1878—a été, pour travaux d'excavation, de $2,701.80, déduction faite de la somme dépensée pour l'ouvrage fait par l'ingénieur local, ce qui portait à $9,000 la dépense totale jusqu'à cette date, moins la retenue des 10 p. c. prescrite par le contrat.

Le deuxième paiement fut de $9,000, dont $2,564 pour excavations dans le roc; $3,400 pour matériaux livrés sur les terrains de la commission du havre et destinés à la construction du bassin de carénage, et la balance, $3,986, était à compte de la confection d'un chemin conduisant à l'emplacement du bassin et au quai du gouvernement,—travaux additionnels et non prescrits au contrat,—ce qui porte à $18,000 le total des paiements faits par la commission du havre à venir jusqu'au 30 juin 1879.

—1878-80—

DU 1ER JUILLET 1879 AU 30 JUIN 1880.

Les travaux n'ont pas progressé aussi rapidement que l'on s'y attendait. Cela est dû, dans une grande mesure, à ce que les marées du printemps et du commencement de l'été ne se sont pas maintenues, comme à l'ordinaire, à quelques pieds de l'étiage.

Les travaux de l'entrée ont été ainsi considérablement retardés, et ce n'est que le 7 juin, jour où il a plu à Son Excellence le gouverneur général poser la première pierre du mur en aile, que l'eau fut assez basse pour asseoir la maçonnerie de la superstructure.

Ainsi, les travaux d'excavation et de construction à l'intérieur, auxquels on ne pouvait procéder avant l'achèvement des murs en aile et du batardeau, que l'on ne put construire que du baissant, furent également retardés.

D'après les bordereaux de paie des entrepreneurs, le nombre moyen de travailleurs employés dans la saison propre à l'exécution de ces travaux, a été de 125, y compris ceux des carrières de pierre à chaux à Saint-Vincent-de-Paul et des carrières de granit de la Malbaie.

La somme avancée aux MM. Larkin, Connolly et Cie, sur certificats de travaux exécutés, de main-d'œuvre, matériaux, etc., fournis en vertu de leur contrat avec la commission du havre de Québec, depuis le premier juillet 1879 jusqu'au 30 juin 1880 inclusivement, se monte à $45,653.94, moins la retenue de 10 p.c., ou à la somme nette de $41,088.55, ce qui, avec $18,000.00, chiffre de l'avance précédente, donne un total de $59,088.55 avancés jusqu'à la fin de cet exercice.

Travaux exécutés jusqu'au 30 juin 1880.

Les deux murs en aile de l'entrée du bassin ont été terminés jusqu'à la ligne du plancher extérieur, à 30 pieds de l'enclave du caisson, et remblayés avec de bons matériaux provenant des excavations jusqu'à un pied au-dessous du niveau de couronnement.

Le mur de soutènement en voie de construction entre la propriété du gouvernement et le moulin de M. Patton, sera terminé avant la fin de la saison.

Le batardeau ne demande plus, pour être fini, que des pilots de fermeture et de serrage, des contre-fiches inclinées et le bousillage, et l'on attend que le mur de soutènement soit terminé pour le rendre aussi étanche que possible, l'eau qui s'y introduira ensuite devant être ôtée par les moyens ordinaires d'épuisement.

Des 50,000 verges cubes d'excavation à faire pour former la cuvette du bassin, il en a été extrait 30,000 jusqu'à présent, et ce sont les seuls travaux qui se poursuivent en ce moment.

On travaille activement au taillage de la pierre pour le bassin dans les carrières de Saint-Vincent-de-Paul De la quantité voulue, 95 p.c. sont prêts. Le chemin de fer du Nord en a apporté 45,000 pieds, et le reste est en route ou prêt à être transporté.

Ainsi, lorsque les excavations en partie faites jusqu'au niveau voulu seront terminées, et que les drains et fondations en béton seront faits, on pense que les travaux de construction du bassin avanceront rapidement.

Depuis la fin de l'exercice, il a été avancé aux entrepreneurs, sur certificat, la somme de.....$43,174 59
Moins la retenue de 10 p.c..... 4,317 45

$38,857 14

Pour maçonnerie, murs en aile, béton, batardeau et poteaux d'amarrage, formant une avance totale de $108,728 53
Moins la retenue de 10 p.c..... 10,872 45

$97,856 08

Si l'on déduit de ce chiffre $6,180, il reste $91,676.08, total de la somme employér jusqu'ici aux travaux du bassin, y compris les avances faites sur matériaux livrés sue les lieux.

Les travaux restant à exécuter sont une partie des excavations, la maçonnerie, les fondations en béton du bassin, la remise de la machine à vapeur, les puits à pompe et drains, et pour l'exécution desquels il reste une somme équivalente à employer et à prendre sur le prix de $239,277.81 fixé par le contrat.

Le caisson mobile est arrivé d'Angleterre. Cet ouvrage, dans tous ses détails, a été entrepris à bas prix par MM. Richardson et Cie, de Newcastle. Ses pièces devront être assemblées l'année prochaine sur la partie du plancher du bassin qui lui est destinée. Le travail se fera aux frais de la commission.

La machine d'épuisement et son moteur fonctionnent bien. Tout l'outillage, y compris machines à vapeur, engins, pompes, ventelles, etc., ont été donnés à l'entreprise aux MM. Carrier, Lainé et Cie, de la Pointe-Lévis, Québec, qui doivent aussi en faire le montage, pour la somme de $32,000, mais jusqu'ici rien ne leur a été payé.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WOODFORD PILKINGTON, I.M.I.C.,
Ingénieur-local.

A. H. Verret, écr.,
Secrétaire-trésorier.

Rapport sur le prolongement du havre et des quais dans la rivière Saint-Charles, Québec, désignés aujourd'hui sous le nom de Jetée Princesse Louise.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR LOCAL,
AMÉLIORATIONS DU HAVRE DE QUÉBEC,
12 octobre 1880.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions que renferme la lettre de l'honorable ministre des travaux publics, datée Ottawa, 16 septembre 1880, et qui m'ont été transmises, je soumets le rapport suivant sur les travaux exécutés depuis le commencement de cette entreprise,—c'est-à-dire depuis le 2 mai 1877 jusqu'au 30 juin 1879, et depuis le 1er juillet 1879 jusqu'à la fin de l'exercice, le 30 juin 1880. Il est accompagné d'un état des travaux restant à exécuter pour terminer cette entreprise, et d'un aperçu du prix de revient des travaux en voie d'exécution dans cette partie du pont.

Les tableaux A et B, les deux annexes du présent rapport, donnent les détails de la dépense pour chacune des périodes ci-dessus mentionnées et le coût approximatif de la construction.

On a demandé deux fois des soumissions pour ces travaux, les premières reçues n'ayant pas été, pour plusieurs raisons, jugées satisfaisantes. Afin de faire connaître pleinement la nature du présent contrat, le chiffre de la dépense jusqu'à cette date et le prix de revient approximatif des travaux lorsqu'ils seront terminés, je crois devoir relater en peu de mots les circonstances se rattachant à cette entreprise.

Les premières soumissions reçues offraient d'exécuter l'ouvrage pour une somme ronde, à la condition qu'elle serait diminuée, à raison de travaux retranchés du devis, ou augmentée à raison de travaux additionnels qui pourraient être exigés, le maximum de la réduction ou de l'augmentation devant être de 10 pour cent.

Mais la commission du havre devait faire faire le remplissage et en fournir les matériaux, dont une quantité suffisante, supposait-on, était apportée chaque année et jetée dans la partie du Saint-Laurent appelée lieu de délestage. Cette condition, jugée inacceptable, fut l'un des motifs qui engagèrent à demander de nouvelles soumissions. Le second motif venait de ce que la quantité de dragage que les soumissionnaires se chargeaient de faire serait insuffisante pour remblayer les constructions avec ses matériaux, et aussi, du peu de profondeur que ce dragage donnerait pour permettre aux grands navires de virer dans l'espace réservé à cette fin le long des quais.

Pour satisfaire à ces exigences, un dragage additionnel de 250,000 verges fut demandé, comme devant former partie de la soumission supplémentaire, à un prix fixe par verge cube pour l'extraction des matériaux et leur dépôt dans les remblais, les entrepreneurs devant spécifier les prix pour lesquels ils s'engageraient à fournir les matériaux de remplage, ainsi que la pierre pour le béton et les massifs, dans le cas où, comme il est dit plus haut, la commission ne pourrait fournir elle-même ces matériaux.

Seuls ces deux items constituaient une augmentation des travaux à exécuter par les entrepreneurs, de $62,500 pour le dragage, et d'une somme approximative de $40,000 pour la fourniture des matériaux nécessaires au remplage, aux massifs, à la préparation du béton, etc. Ainsi, par ces deux items, le prix du contrat devenait susceptible d'une augmentation de $102,500.

En outre, dans le but de faciliter le commerce du port, et dans l'intérêt des petits navires qui n'ont pas un aussi libre accès à l'intérieur des travaux, et aussi pour rendre ces derniers plus complets, il a été jugé à propos, dans le cours de leur exécution, de faire un revêtement en caissons à la face nord de la jetée projetée jusqu'au niveau de couronnément. Les entrepreneurs se sont chargés de ces travaux, mais comme entreprise indépendante de leur premier contrat, quoique soumise en tout à ses conditions, avec cette différence, cependant, que le prix de la main-d'œuvre seul serait susceptible de réduction dans les travaux de remplage en pierre. Cette dernière amélioration va nécessiter une dépense additionnelle de $50,995.68.

Ainsi, le calcul approximatif du prix de revient des travaux se trouve augmenté de $153,495.68.

Ce dernier ouvrage est une addition très judicieuse, et sa construction a été entreprise à une époque où le prix des matériaux était si bas que l'on pourrait aujourd'hui réaliser un profit sur ceux employés, s'ils étaient encore dans leur condition première.

De ce qui précède, il suit donc que le chiffre de la dépense à faire cesse d'être proportionné à la somme ronde de $529,296.31 comme prix de la soumission originairement reçue pour certains travaux, main-d'œuvre et matériaux particulièrement désignés dans les listes des quantités, et qu'au contraire, par les additions susdites, il se trouve augmenté de $682,791.99.

Si la dépense faite jusqu'ici semble disproportionnée au premier chiffre, elle ne peut paraître que légitime, mise en regard du dernier.

Pendant la première année, les entrepreneurs, MM. Peters, Moore et Wright, n'ont pu immerger les caissons de revêtement extérieur que jusqu'aux angles saillants est et ouest, pour séparer du chenal principal, à l'eau basse, le chenal sud de la rivière Saint-Charles,—le courant de la marée baissante continuant de traverser l'emplacement des constructions,—et commencer à travailler à l'outillage qui leur était nécessaire. Moins la retenue de 10 p.c., il a été payé aux entrepreneurs $52,698.13.

L'année suivante, et pour jusqu'à la fin de l'exercice expiré le 30 juin 1879, un autre paiement de $166,626.90, moins la retenue de 10 pour cent, leur a été fait, ce qui, moins les retenues, donne un total de $220,325.03.

Du 1er juillet 1879 au 30 juin 1880, on leur a fait des paiements au montant de $239,902.03, moins les 10 pour cent de retenue,—ce qui porte ces paiements, moins les retenues, à $450,267.33, ou à une somme nette de 405,240.66.

Pour le trimestre de l'exercice courant, c'est-à-dire pour les mois de juillet, août et septembre, on leur a payé, moins la retenue de 10 pour cent, $61,747.28, ce qui, jusqu'à cette date, donne un total, moins les retenues, de $512,014.61, ou une somme nette de $460,813.22.

D'après l'estimation approximative basée sur le chiffre rond spécifié au contrat et sur les cédules supplémentaires, les travaux restant à exécuter représentent en somme la différence entre $682,791.89 et $511,974.34,—soit $170,817.75. Les quantités représentant le coût approximatif des travaux sont indiqués dans la quatrième colonne de l'annexe B, comme pouvant s'élever à un total de $673,459.16, et sur cette base, la quantité des travaux encore à exécuter s'élèverait à $161,485.82.

La période prescrite au contrat pour l'exécution des travaux de cette section est expirée le 2 octobre 1880. Aucun délai n'a encore été accordé, mais les entrepreneurs ont soumis une requête motivée, à l'effet d'obtenir une prolongatiou de temps. Cette question a été déférée aux ingénieurs. A mon avis, au point où en sont les travaux, il serait impossible de les terminer avant la fin de l'exercice qui finira le 30 juin 1881.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

WOODFORD PILKINGTON, I.M.I.C.,

Ingénieur local.

A. H. Verret, écr.,
Secrétaire-trésorier.

AMÉLIORATIONS DU HAVRE DE QUÉBEC.—(*Annexe* A.)

ETAT des travaux exécutés depuis le 2 mai 1877 jusqu'à la fin de l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Nature des travaux.	Du 2 mai 1877 au 30 juin 1879.			Du 30 juin 1879 au 30 juin 1880.			Travaux à exécuter pour terminer l'entreprise.			Prix de revient approximatif.		
	Quantités.		Montant.	Quantités.		Montant.	Quantités.		Montant.	Quantités.		Montant.
Dragage.			$ cts.			$ cts.			$ cts.			$ cts.
Dans le chenal du havre de marée	126,777	Vgs c.	31,694 25	20,268	Vgs c.	5,067 00	2,955	Vgs c.	738 75	150,000	Vgs c.	37,500 00
Dans la tranchée do	90,280	do	29,792 40	.....	do	.....	10,370	do	3,422 10	100,650	do	33,214 50
Dans le chenal du bassin à flot	31,096	do	6,219 20	88,660	do	17,732 00	50,244	do	10,048 80	17,000	do	34,000 00
Dans la tranchée do	52,780	do	13,195 00	34,475	do	8,618 75	6,195	do	1,548 75	93,450	do	23,362 50
Dans le bassin de marée, "Détails supplémentaires"	14,573	do	3,643 25	88,000	do	22,000 00	147,427	do	36,856 75	250,000	do	62,500 00
Pour les travaux de coffrage du côté nord	2,952	do	731 25	.....	do	.....	.....	.....	.....	.....	.....	731 25
Coffrages du côté nord.												
Infrastructure	798	P. lin.	4,128 04	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	4,128 04
do	580	do	9,533 83	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	9,538 83
do	3,000	do	16,033 43	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	16,033 43
do	45,500	P. c.	9,116 77	3,440	P. lin.	41,878 91	.....	.....	.....	.....	.....	50,995 68
do	120	P. lin.	1,787 92	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	1,787 92
Caissons du havre de marée	31	No.	40,364 14	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	40,364 14
do des bassins à flot	.....	.....	.....	30	No.	21,515 40	25	No.	17,929 50	.....	.....	39,444 90
Maçonnerie	3,702	P. c.	2,221 20	45,496	P. c.	27,297 60	84,793	P. c.	50,875 96	133,991	P. c.	80,394 76
Béton.												
Caissons du havre de marée, 8 pour 1	6,975	Vgs c.	33,131 25	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	33,131 25
do do 4 pour 1	3,379	do	21,118 75	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	21,118 75
Bassins à flot du côté sud 8 pour 1	.....	.....	.....	4,148	Vgs c.	19,703 00	3,332	Vgs c.	15,827 00	7,480	Vgs c.	35,530 00
do do 4 pour 1	.....	.....	.....	1,372	do	8,578 12	1,103	do	6,890 63	2,475	do	15,468 75
Dans la maçonnerie des massifs 8 pour 1	1,335	Vgs c.	6,341 20	3,190	do	15,152 00	6,370	do	30,258 05	10,895	do	51,751 25
Béton dans les fondations, bassins à flot du côté sud, 16 pour 1	.....	.....	.....	2,056	do	6,168 30	1,772½	do	5,317 50	3,828½	do	11,485 80
Quantité additionnelle de béton	.....	.....	.....	814	do	3,866 50	.....	.....	.....	.....	.....	3,866 50
Travaux additionnels en pilotis	.....	.....	.....	.....	.....	624 65	.....	.....	.....	.....	.....	624 65

Poteaux d'amarrage						551 72			2,195 12			2,746 84
Préparations pour les fondations, havre de marée du côté sud			1,360 80									1,360 80
Préparations pour les fondations, havre à flot du côté sud						1,000 00			989 00			1,989 00
Pierre.												
Pour le revêtement des caiss. du côté nord	1,535	Ton'x	614 00									614 00
Pour le massif des caiss. du hav. de marée	12,824½	do	5,129 80	1,086	Ton'x	434 40				13,910½	Ton'x	5,564 20
Pour le béton do do	8,356	do	3,342 40									3,342 40
Massif des caissons du bassin à flot				8,677	Ton'x	3,470 80	5,000	Ton'x	2,000 00	13,677	Ton'x	5,470 80
Béton pour do do				5,008	do	2,003 20	4,992	do	1,996 80	10,000	do	4,000 00
Pour la quantité additionnelle de béton				116	do	46 40						46 40
do do massifs.				102	do	41 09						41 09
Argile.												
Massif du havre de marée	7,554	28	1,888 57	351	do	87 75						1,976 32
do bassin à flot				1,387	do	346 75			353 25			700 00
Main-d'œuvre secondaire.												
Enrochement	2,461	Vgs c.	246 10									246 10
do dans le havre de marée	15,711	do	1,571 10									1,571 10
do dans le bassin à flot				8,731	Vgs c.	873 10			2,461 30			3,334 40
Fonds pour subvenir aux faux frais									3,858 99			3,858 99
Items divers.												
Formation de la chaussée									8,829 80			8,829 80
Enroc. le long du mur du havre de marée									161 00			161 00
Echelles.												
No. 4, bassin de marée									94 12			94 12
No. 8, bassin à flot									198 40			198 40
Enrochement des talus									340 50			340 50
Pierre pour la chaussée, etc.									20,000 00			20,000 00
Totaux			243,209 65			207,057 44			223,192 07			673,459 16

Pour copie conforme,

WOODFORD PILKINGTON, I.M.C.I.,
Ingénieur local.

COMMISSION DU HAVRE DE QUEBEC.—Annexe B.

Etat détaillé des entreprises adjugées par la commission du havre de Québec, entreprises se rattachant à la construction du bassin de radoub à Lévis, pour la période entre le 17 août 1878 et le 30 juin 1880.

Nature des entreprises.	Date du contrat.	Adjudicataires.	Date de l'achèvement des travaux.	Prix net des contrats.	Deductions sur le prix du contrat.	Addition au prix du contrat.	Total du prix des contrats.	Total des paiements faits aux entrepreneurs.	Total de la dépense pour travaux d'ingénieur.	Divers, y compris le salaire d'inspecteurs.	Total de la dépense.	Montant total reçu du gouvernement fédéral.	Lois autorisant la dépense.	Dépense annuelle jusqu'à cette date. 1878-79.	Dépense annuelle jusqu'à cette date. 1879-80.	Somme disponible pour l'achèvement le 1er juillet 1880.	Somme nécessaire à l'achèvement le 1er juillet 1880.	OBSERVATIONS.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Bassin de radoub	17 août 1878	MM. Larkin, Connelly et Cie.	1er juin 1882	330,953 89	.....	6,866 66	337,820 55	59,226 06	16,580 43	6,344 34	82,150 83	125,000 00	38 Vic., chap. 56	35,845 60	71,339 23	392,815 17	350,000 00	Les chiffres de la dernière colonne sont approximatifs, les dépenses pour travaux d'ingénieur et autres étant calculées sur la moyenne des dépenses des années précédentes. L'entreprise de la construction des chaudières devant servir au bassin de radoub, évaluée à environ $12,000, n'a pas été adjugée, mais le chiffre de cette évaluation a été ajouté à celui de la somme nécessaire à l'achèvement du bassin.
Caisson	7 do 1879	MM. Wigham, Richardson et Cie	7 janvier 1880	29,221 50	1,460 00	766 03	28,527 53	25,034 00	.....	.....	25,034 00	.....	do do	.....	.....	.....	.....	
Machine d'épuisement, pompes, etc	30 mars 1880	MM. Carrier, Laine et Cie	1er mars 1881	32,000 00	.....	.....	32,000 60	.....	.....	.....	.....	.....	do do	.....	.....	.....	.....	
											107,184 83							

Etat détaillé des entreprises adjugées par la commission du havre de Québec, entreprises se rattachant à l'amélioration du havre, pour la période entre le 2 mai 1879 et le 30 juin 1880.

Nature des entreprises.	Date du contrat.	Adjudicataires.	Date de l'achèvement des travaux.	Prix net des contrats.	Déductions sur le prix du contrat.	Addition au prix du contrat.	Total du prix des contrats.	Total des paiements faits aux entrepreneurs.	Total de la dépense pour travaux d'ingénieur.	Divers, y compris le salaire d'inspecteurs.	Intérêt à compte de la dépense.	Total de la dépense.	Montant total reçu du gouvernement fédéral.	Lois autorisant la dépense.	Dépense annuelle jusqu'à cette date. 1877-78.	Dépense annuelle jusqu'à cette date. 1878-79.	Dépense annuelle jusqu'à cette date. 1879-80.	Somme disponible pour l'achèvement le 1er juillet 1880.	Somme nécessaire à l'achèvement le 1er juillet 1880.	OBSERVATIONS.
				$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	
Améliorations du havre	2 mai 1877	MM. Peters, Moore et Wright	2 octobre 1880	529,296 31	*	143,495 68	682,791 99	422,122 74	34,276 05	13,130 82	15,775 64	485,305 25	425,000 00	36 Vic., cap. 62	52,633 95	167,513 88	265,157 42	241,694 75	310,000 00	Les chiffres de la dernière colonne sont approximatifs. *Travaux non en voie d'exécution lors du dernier certificat.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET,
Sec.-trésorier.

RAPPORT DES OPERATIONS DU BATEAU DE LEVAGE.

ANNEXE No. 29.

RAPPORT DES OPÉRATIONS DU BATEAU DE LEVAGE.

[N° de renvoi, 10,467.]

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 24 décembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre mon rapport sur les opérations du bateau de levage pendant l'année courante.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

L'honorable HECTOR LANGEVIN, C.B.,
Ministre des travaux publics, etc., etc., etc.,
Ottawa.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
QUÉBEC, 24 décembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant sur les opérations du bateau de levage pendant la saison de 1880.

Le bateau a quitté ses quartiers d'hiver le 10 mai, mais les réparations qu'il exigeait et des changements à faire à sa machine l'ont empêché de reprendre ses travaux avant le 21 du même mois.

Son ancien patron, le capitaine Claude Giguère, ayant renouvelé son engagement, le bateau lui fut immédiatement confié. Son équipage fut composé comme suit :—le patron, deux seconds, un mécanicien-chef et son aide, un plongeur, un cuisinier et neuf matelots. Deux autres matelots, dont on eut ensuite besoin, furent ajoutés à l'équipage.

L'enlèvement des cailloux nuisant à la navigation en dedans de la batture dite Fly Bank, travaux commencés les deux années précédentes, a été continué avec succès, sauf en quatre circonstances, où le bateau dût être dirigé ailleurs.

Trois cent soixante-quinze cailloux ont été retirés, et le poids moyen de chacun était comme suit :

1	pesait	environ	50	tonnes.
1	"	"	30	"
1	"	"	20	"
1	"	"	15	"
1	"	"	12	"
1	"	"	10	"
5	"	"	5	"
91	"	"	4	"
150	"	"	3	et
123	"	"	2	"

Le propriétaire de l'anse Wolfe, M. John Roche, a bien voulu permettre que les plus gros de ces cailloux fussent débarqués sur son terrain, où on les a fait sauter par la mine.

Leurs fragments, ainsi que les autres cailloux, ont été jetés dans le chenal profond en face de Saint-Joseph-de-Lévis.

En ajoutant les 139 précédemment retirés, cela donne un total de 514 cailloux que l'on a enlevés en dedans de la batture depuis que l'on a entrepris de débarrasser cette partie du port des obstacles qu'elle offrait à la navigation.

Cinquante morceaux de cuivre rouge détachés du fond de navires et une certaine quantité de plomb ont aussi été trouvés entre les cailloux.

L'examen que des personnes compétentes en ont fait a démontré que chacun de ces morceaux attestait que le navire qui avait touché là avait subi une sérieuse avarie.

Mon rapport de 1878 fait mention qu'un navire de la ligne Allan, qui a donné contre un cailloux retiré cette année-là, éprouva un dommage dont la réparation coûta huit mille piastres. La quantité de cuivre ainsi trouvée est une preuve évidente que des navires ont subi là de très grandes avaries.

Dans le mois d'août, avis ayant été donné de l'existence d'un obstacle près du quai de la Pointe-à-Carcy, la commission profita de la présence du bateau à cette extrémité du havre pour qu'il jetât ses cailloux, prît du charbon et fit un examen dans tout le voisinage du quai. Cet examen fit découvrir que l'une des défenses inférieures de l'extrémité était détachée et que 30 brasses de chaîne l'enlaçaient. Aux deux côtés nord et sud, on trouva un bloc de pierre de l'Ohio, une courbe en fer plat, trente brasses de chaîne et une pièce de chêne de quarante pieds de longueur. Le tout fut retiré et porté à terre.

Le bloc de pierre a été remis à l'honorable Thomas McGreevy, M. P., lequel a prouvé en être le propriétaire.

Jusqu'ici on a toujours permis que le bateau allât prêter aide aux navires qui ont perdu ou qui ne peuvent lever leur ancre, les frais de déplacement, bien entendu, étant à la charge du patron du navire qui demande cette aide.

Les services du bateau ont été ainsi requis trois fois cette saison.

La première, par l'agent du steamship *Texas*, dont l'ancre était perdue et qui fut retirée.

La deuxième, par le patron de la barque *Bonochan*, pour retirer ses ancres, qui s'étaient attachées à celles du navire *Red Jacket*, pendant un coup de vent. Les ancres, au nombre de trois, avec cent trente-cinq brasses de chaînes, furent retirées et dégagées après deux jours de travail.

La troisième, par le patron du navire *Zambese*, qui avait perdu deux ancres. Comme il n'était pas resté de partie de chaîne après ces ancres, elles n'ont pu être retrouvées.

L'année dernière, quand la commission demanda un crédit de $10,000, elle déclara que cette somme lui était nécessaire pour terminer le curage du havre, étant réellement sous l'impression que ces travaux pourraient être finis dans le cours de la dernière saison ; mais comme on a trouvé des cailloux en grand nombre et de plus gros qu'on ne s'y attendait, il a été impossible de les enlever tous. Maintenant, puisque cette amélioration si importante et si désirable a été entreprise à la demande des intéressés dans l'industrie de la navigation, tous pensent qu'il y a nécessité qu'elle soit menée à bonne fin, et c'est pourquoi la commission demande respectueusement qu'une autre somme de $10,000 lui soit accordée, pour la mettre en mesure de terminer le curage du havre.

Ainsi que vous le savez, toutes les ancres et chaînes retirées du fleuve par le bateau de levage, et que l'on avait en mains en 1879, ont été vendues, conformément aux instructions reçues de votre ministère.

On a gardé une ancre comme souvenir du succès des opérations du bateau de levage.

Les commissaires ont l'intention de placer cette ancre au milieu du terrain, en arrière de l'hôtel des douanes, et sur lequel doit prochainement se tenir une bourse en plein vent.

L'ancre ainsi gardée est la plus grosse que l'on ait encore retirée du fleuve. Il en est fait une description dans mon rapport de 1878.

L'état comparatif ci-annexé renferme les détails ordinaires qui doivent être, fournis à votre département, sur le prix de revient du bateau et sur sa dépense annuelle depuis 1875. Il fait aussi connaître la quantité d'ancres, de chaînes, de cailloux, retirés du fleuve dans le cours de cette période.

En terminant, je suis aise de pouvoir dire que le patron du bateau de levage, le capitaine Giguère, s'est, comme précédemment, acquitté de ses devoirs à la satisfaction de tous.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

A. H. VERRET,

Secrétaire-trésorier.

COMMISSION DU

BATEAU DE

ETAT indiquant le prix de revient de ce bateau, sa dépense annuelle, la et celle encore

Annexe au rapport sur les opérations du bateau de levage

Coût du bateau de levage construit en 1874-75.	Sa dépense en 1875.	Sa dépense en 1876, y compris réparations.	Sa dépense en 1877, y compris réparations.	Sa dépense en 1878, y compris réparations.	Sa dépense en 1879.	Sa dépense en 1880, y compris réparations.	Quantité d'ancres, de chaînes, cailloux, etc., retirés en					
							1875	1876	1877	1878.	1879.	1880.
$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.						
35,184 56	1,735 29	15,307 79	11,766 00	1,055 23	9,832 73	7,885 84	4 ancres et environ 250 brasses de chaînes.	57 ancres et 1,425 brasses de chaînes.	101 ancres et 3,291 brasses de chaînes.	8 ancres, 96 brasses de chaînes, 18 cailloux, l'épave du vapeur "Bidder," et environ un quart de l'épave de "L'Orignal."	3 ancres, 101 brasses de chaînes, 121 cailloux, et le reste de l'épave de "L'Orignal."	375 cailloux, 4 ancres, 195 brasses de chaîne, 50 pièces de cuivre, pesanteur de 280 lbs., 270 lbs. de plomb, 1 bloc de pierre, 1 courbe en fer et une pièce de chêne, 40 pds.

N.B.—Les quatre ancres retirées en 1880, avec 135 brasses de chaîne

HAVRE DE QUÉBEC.

LEVAGE.

quantité de chaînes, d'ancres, etc., retirées du fleuve et dont il a été disposé, disponible.

employé dans le havre de Québec pendant l'année 1880.

Quantité d'ancres, de chaînes, cailloux, etc., dont il a été disposé en						Quantité d'ancres et chaînes disponibles le 31 déc. 1879.	Produit de la vente d'ancres, de chaînes, etc., en					
1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.		1875.	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.
								$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Auc'n	11 ancres et 3,231 livres de chaînes.	36 ancres, 99,074 livres de chaînes, ancres brisées, etc., vendues comme vieux fer.	14 ancres, 79,080 livres de chaînes, 7 manilles et 1 jas.	Tous les ancres, chaînes et morceaux de fer disponible.	3 manilles, 60 brasses de chaîne et le cuivre et le plomb en mains; aussi le vieux cordage appartenant à la barge.	173 manilles; aussi 1 ancre qui a été gardée comme un souvenir des opérations de la barge. Voir rapport de l'an dernier.	Auc'n	339 88	1,761 53	1,447 18	3,400 25	2,057 45

et le bloc de pierre, ont été réclamés par leurs propriétaires.

Pour copie conforme.

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

ANNEXE No. 30

RAPPORT ANNUEL DE LA COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL SUR L'APPROFONDISSEMENT DU CHENAL ENTRE QUEBEC ET MONTREAL.

(N° de renvoi, 9320.)

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 16 novembre 1880.

MONSIEUR,—Conformément au désir exprimé par votre lettre du 16 septembre, je vous transmets, pour l'information de l'honorable ministre des travaux publics, copie du rapport de notre ingénieur en chef sur les travaux de dragage pour l'approfondissement du chenal entre Montréal et Québec, exécutés pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Quant aux diverses questions faites par cette lettre, il n'est pas possible d'y répondre d'une manière précise, vu les circonstances particulières où se trouve la commission à l'égard des travaux de dragage, attendu que ce n'est pas un octroi qui a été fait pour aider à l'exécution de ces travaux, mais un simple prêt, au remboursement duquel elle est tenue de pourvoir, ainsi qu'au paiement de l'intérêt.

En réponse à la première question, je dirai que par l'acte 36 Vic., c. 60 (1873) le gouvernement est autorisé à avancer $1,500,000 aux commissaires pour approfondir le chenal sur une largeur de 300 pieds et jusqu'à une profondeur d'au moins 22 pieds à l'eau basse. Ce prêt est fait à un intérêt de 5 p.c., et à la condition de créer un fonds d'amortissement à dater du 1er juillet 1878.

2me, 3me et 4me questions. La commission a de temps en temps soumis des états de sa dépense, à laquelle elle a fait face à l'aide du mandat reçu du gouvernement. Comme les livres de la commission ne vont que jusqu'au 31 décembre de chaque année, il est impossible de faire une division convenable aux dates mentionnées.

(5me) $194,000. Montant disponible pour l'achèvement, le 1er juillet 1880.

(6me) $374,000. Somme probablement nécessaire à l'achèvement, le 1er juillet 1880.

(7me) Les travaux, vous le savez sans doute, ne produisent aucun revenu.

Tableau du revenu net du havre pour les années suivantes :—

1867	$122,092
1868	116,388
1869	136,026
1870	169,788
1871	194,738
1872	226,085
1873	249,234
1874	266,137
1875	238,491
1876	228,016
1877	218,296
1878	222,610
1879	265,350

L'outillage de dragage coûte $533,189, non compris la valeur de celui qu'on avait déjà et qui sert aujourd'hui aux travaux du chenal.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

H. D. WHITNEY,
Secrétaire.

S. CHAPLEAU, écr., secrétaire.
Ministre des travaux publics.

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL.

BUREAU DE L'INGÉNIEUR EN CHEF,

MONTRÉAL, 8 novembre 1880.

CHER MONSIEUR,—Me rendant à la demande du ministre des travaux publics, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant sur les travaux d'approfondissement du chenal des navires entre Montréal et Québec, pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Cette année, on a continué à approfondir le chenal de 22 à 25 pieds à l'eau basse, —la largeur étant de 300 à 325 pieds dans les parties droites, avec élargissement aux courbes et à d'autres endroits où il en était besoin.

Les endroits où il s'est fait une plus grande somme de travaux ont été le dragage dans le roc au cap Charles et au cap la Roche, et le dragage dans la terre au cap Levrard, à Champlain, lac Saint-Pierre, Contrecœur et Montréal.

Des travaux moins considérables ont aussi été exécutés au port Saint-François, à la Pointe Marie, cap Saint-Michel, Varennes, et Pointe-aux-Trembles.

Voici les détails des principaux travaux de l'année. En général, les frais de dragage, à chaque endroit, sont pris pour ceux de l'été précédent, parce que la dépense ne peut pas commodément être subdivisée à la fin de l'exercice qui arrive au milieu de la campagne.

Cap Charles—La demi-largeur sud du chenal a été draguée dans la batture de roche schisteuse à une profondeur de 23 pieds 3 pouces, et une tranchée d'égale profondeur a été commencée dans la moitié nord. Au cours de l'année, il a été enlevé 19,917 verges cubes de schiste et de cailloux : moyenne de la dépense, à peu près 80 cts. la verge.

Cap la Roche—Durant l'été de 1879, le dragage fut continué comme d'ordinaire dans le nouveau chenal à travers la batture de roche, et le 12 novembre les travaux avaient si bien avancé que la demi-largeur sud, ou une largeur de 150 pieds, était ouverte à une profondeur minimum de 19½ pieds au plus bas niveau de l'eau, ou 3 pieds de plus que dans l'ancien chenal.

Comme d'habitude, ce dragage fut repris le printemps dernier. Total du schiste et des cailloux enlevés pendant l'exercice, 30,948 verges cubes ; moyenne du prix, 70c. la verge.

Cap Levrard et voisinage.—Le dragage a été continué sur les nouvelles lignes du chenal, et une quantité totale de 34,321 verges cubes d'argile et de cailloux a été enlevée dans le cours de l'année ; moyenne du prix, à peu près 39½c. la verge.

Pointe et village Champlain.—Un dragueur a continué les travaux d'approfondissement à ces deux endroits pendant l'été de 1879. Quantité totale enlevée, 18,282 verges cubes ; moyenne du prix, 52c. la verge.

Port Saint-François.—Il n'a été fait que peu de dragage au commencement de cette année. Quantité totale enlevée, 2,866 verges cubes.

Lac Saint-Pierre.—Deux dragueurs à godets et un dragueur à cuiller ont continué les travaux sur le lac Saint-Pierre jusqu'aux tempêtes de 1879, et alors le chenal avait été creusé à 22 pieds à l'eau basse, depuis le phare flottant n° 3 (d'en bas)

jusqu'à près de 2¼ milles de la bouée blanche. Les travaux furent repris par trois dragueurs à godets, et jusqu'au 30 juin ils furent employés à approfondir et élargir les courbes aux phares-flottants nos 1 et 2.

Quantité totale du dragage durant l'exercice, 747,135 verges cubes; moyenne du prix, à peu près 6c. la verge.

Chenal de Contrecœur.—L'approfondissement jusqu'à 25 pieds à l'eau basse fut continué dans l'automne de 1879 par des dragueurs qui avaient été ramenés du lac Saint-Pierre et du bas du fleuve. A la fin de la saison, un tiers du chenal était creusé à la profondeur voulue.

Quantité totale du dragage exécuté durant l'exercice, 119,150 verges cubes; moyenne du prix, 10¾ cts. la verge.

Pointe Marie.—Au commencement de cet été on a fait disparaître quelques petites battures qui restaient, pour terminer le chenal à 25 pieds à l'eau basse. Quantité totale de dragage fait jusqu'au 30 juin, 41,680 verges cubes; moyenne du prix, 17 cts la verge.

Cap Saint-Michel et Varennes.—Quelques petites battures ont aussi été draguées à ces endroits pendant l'automne de 1879 et le printemps de 1880. Quantité totale de dragage jusqu'au 30 juin, 18,270 verges cubes.

Pointe-aux-Trembles.—Dans l'automne de l'année dernière et le printemps de cette année, deux dragueurs continuèrent les travaux d'approfondissement à 25 pieds. Quantité totale de dragage pendant l'exercice, 5,100 verges cubes de glaisse, cailloux, etc., et 2,355 verges cubes de terre et de roche schisteuse; moyenne du prix, 70 cts. la verge.

Montréal.—Le grand chenal des navires dans le port a été approfondi davantage et amélioré en 1879. Quantité totale de dragage durant l'exercice, 22,139 verges cubes; prix, 27½ cts. la verge.

La quantité totale du dragage fait sur tous les points, durant l'exercice expiré le 30 juin dernier, a été de 1,063,434 verges cubes, contre 806,383 l'année précédente.

Le compte des dépenses des travaux, qui est fait jusqu'à la fin de l'année des commissaires du havre, c'est-à-dire le 31 décembre, accuse $143,354 pour 1879, avec un dragage total de 843,210 verges cubes,—contre $149,017 pour 1878, avec un dragage de 1,084,636 verges cubes.

La flotte employée aux travaux comprenait:—Un dragueur à godet n° 1 (vieux), sorti des chantiers de la Clyde; deux dragueurs à godets ordinaires pour travailler dans la terre; deux grands dragueurs à augets; aussi pour la terre; trois dragueurs à godets pour travailler dans le roc, trois dragueurs à cuiller une partie du temps, une griffe à mâchoires avec moteur à vapeur, une griffe à mâchoires avec moteur à bras, sept remorqueurs à hélice, un remorqueur à aubes (alléges pour le charbon et les forges), vingt et un bateaux à clapets et trois chalans.

Respectueusement à vous,

JOHN KENNEDY,
Ingénieur en chef.

H. D. WHITNEY, écr.,
Secrétaire.

ANNEXE No. 31.

REQUÊTE DU COMTÉ DE WELLAND EN FAVEUR DU DÉVELOPPEMENT DU COMMERCE *viâ* LE SAINT-LAURENT.

(Nos de renvoi, 4,248, 5664.)

SAINTE-CATHERINE, 23 mars 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, sous ce pli, une requête du comté de Welland, au sujet de l'industrie des transports du Canada. Cette requête est semblable à celle que je vous ai envoyée hier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

JAMES MURRAY,
Président de l'association des armateurs.

Au major de WINTON,
Secrétaire de
SON EXCELLENCE LE GOUVERNER GÉNÉRAL,
Ottawa.

Requête à Son Excellence le très-honorable sir John Douglas Sutherland Campbell, marquis de Lorne, C.C., C.C.M.G., gouverneur général du Canada, en conseil.

La requête des soussignés, armateurs, fabricants, marchands, constructeurs de navires, capitaines au long cours et autres intéressés dans le commerce et la marine de l'intérieur du Canada, expose humblement :

Le développement du commerce, par la route du Saint-Laurent, entre les populeux et fertiles territoires de l'intérieur du continent et les bords de l'Atlantique, a toujours été considéré comme ayant une importance nationale.

La prospérité des industries de la marine marchande, qui a commencé avec cette route, est une matière dont doivent s'occuper tous ceux qui ont à cœur les intérêts du pays. Depuis 1874 jusqu'à nos jours, la concurrence de routes rivales par chemins de fer, et principalement de la grande route de navigation par Buffalo, le canal Erié et la rivière Hudson, jusqu'au port de New-York, a été extraordinairement vive et persistante ; et elle a si bien réussi que nous n'avons eu pour notre route qu'une petite fraction des expéditions de produits.

Ainsi, les quantités de grain et de farine (réduites en boisseaux) exportés de New-York, Philadelphie, Boston et Baltimore ont été ,en 1878, de 157,491,000 boisseaux, et de 194,984,000 en 1879. D'un autre côté les exportations de Montréal ne s'élevaient en 1878 qu'à 16,051,622 boisseaux, et qu'à 18,138,973 en 1879.

Autre coïncidence, les taux de fret jusqu'à Kingston et Montréal ont été tellement diminués—dans le but d'avoir ce trafic—qu'ils n'ont rapporté que peu ou point de

profits, et que très souvent ils ont été pour l'armateur canadien une cause de perte sur les opérations de la saison.

La valeur commerciale de la marine marchande canadienne de l'intérieur a été décimée, et il a été impossible d'employer les profits qu'elle avait rapportés pour remplacer par des neufs les navires devenus hors de service. Notre flotte n'augmente plus; bref elle ne représente plus qu'un passif au lieu de l'actif qu'elle représentait naguère.

Toujours sur le qui-vive pour augmenter le trafic du lac Erié et pour conserver la suprématie commerciale de la ville impériale, les autorités de l'Etat de New-York ont, de temps en temps et à mesure que besoin en était, diminué les taux de péage du canal, et ce toujours avec de bons résultats.

Les relevés du trafic et des péages sur le canal Erié, et plus spécialement ceux des années 1878 et 1879 (époque où cette politique libérale a été le plus pleinement mise à effet), en sont la preuve.

Une autre preuve que les profits que cette politique a donnés et sur le canal Erié et sur la route du lac jusqu'à son entrée à Buffalo sont satisfaisants, se trouve dans le fait qu'un très grand nombre de nouveaux bateaux faisant le trafic des canaux, et une douzaine au moins de bâtiments des lacs (jaugeant de 1,600 à 2,000 tonneaux) destinés à la route de Buffalo, sont en voie de construction pour service immédiat.

De plus, à en juger d'après de récentes transactions, les prix de vente des navires américains faisant le service de l'intérieur dépassent de cinquante à cent pour cent les anciens prix.

Pendant ce temps-là, les nôtres ont été laissés à leurs seules ressources.

Sauf une exception insignifiante, les taux de péage sur le canal Welland et sur les canaux du Saint-Laurent sont restés les mêmes, quand ceux du fret étaient assez élevés pour donner un profit raisonnable sur toutes les dépenses.

Les avantages d'une concurrence qui nous est préjudiciable conférés à New-York par les péages peu élevés exigés sur le canal Erié, les bateaux et de nombreux articles y sont admis en franchise, les grandes dimensions des navires des lacs d'en haut qui font le service de cette route, l'appoint important que fournit le fret destiné à l'ouest, ainsi que le bon marché auquel le fret est transporté de New-York en Europe, tout cela rend bien sombre la perspective d'opérations considérables ou profitables sur notre route de Montréal, à moins qu'on n'allège un peu les charges auxquelles sont assujétis les navires qui la desservent.

Si on ne prend pas des mesures pour améliorer cet état de choses, on peut s'attendre à voir se continuer la diminution dans la somme du trafic et dans les péages perçus sur le canal Welland et les canaux du Saint-Laurent, et l'apparence de désolation qu'ont présentée l'année dernière et plusieurs années auparavant ces coûteuses grandes voies du commerce.

Comme avant, le nombreux personnel préposé aux canaux restera dans une oisiveté relative, quand il pourrait, sans trop d'efforts, expédier quatre fois plus de bâtiments qui demandent à passer par nos écluses.

Plus d'une fois l'automne dernier, durant vingt quatre heures consécutives, les éclusiers n'avaient absolument rien à faire. Et pendant ce temps-là le personnel du canal Erié suffisait à peine à l'expédition des navires.

Vos requérants sentent qu'ils ne sauraient trop insister sur le fait que, nonobstant les dépenses publiques qui ont été faites pour renverser les barrières que la nature opposait au trafic dans le haut du Saint-Laurent et dans la péninsule du Niagara, et pour faciliter le transport par la route du Saint-Laurent des produits naturels de la moitié d'un continent; nonobstant, aussi, l'approfondissement et autres améliorations du chenal de notre grand fleuve en aval de Montréal pour y donner accès aux plus gros bâtiments de mer, le port de Montréal n'est pas devenu le rendez-vous des navires marchands transatlantiques.

Sans doute un trafic considérable s'est développé le long du Saint-Laurent,—il n'en pouvait être autrement;—mais, après tout, ce n'est plus guère que l'ombre du possible et de ce qu'on attendait quand on a ouvert et élargi les canaux Welland et du Saint-Laurent.

Le simple fait que les grains et la farine reçus à Montréal en 1878 n'ont été que de 7.12 et en 1879 que de 6.80 pour cent de la quantité qu'en ont reçu les villes de l'Atlantique, suffit pour faire réfléchir.

Il faut spécialement observer que dans les dernières semaines surtout, vers la clôture de la navigation, où nos bâtiments devraient être le plus activement et le plus profitablement employés à transporter les produits naturels du grand Nord-Ouest à la mer, comme le font nos rivaux les Américains, c'est à peine si l'on voit un navire de mer dans le port de Montréal. Les armateurs des bâtiments qui peuvent s'y trouver dictent leurs taux pour le fret, et ces taux sont ordinairement de six ou sept centins par boisseau plus élevés que ceux qui sont exigés de New-York en Europe sur une route de beaucoup plus longue. Dès lors, l'armateur canadien est obligé d'accepter, pour le fret de Chicago ou Milwaukie à Montréal, les taux qui lui sont offerts, quoique, comme cela est arrivé plusieurs fois, ces taux soient bien moindres que ceux qui ont cours dans le même moment entre ces ports et New-York. Aujourd'hui, l'expéditeur rejette la route de Montréal, vu l'incertitude où il est de trouver dans le port de cette dernière ville un bâtiment qui transporte ses grains en Europe ; il préfère l'une ou l'autre des routes rivales américaines.

Ainsi, les affaires pour les populseurs et les voiliers canadiens qui desservent le commerce des grains vont diminuant, et la navigation se termine sans avoir donné aucune satisfaction. C'est tout l'opposé pour les routes de Buffalo et du lac Erié.

Voilà un simple exposé des faits tels qu'ils se sont produits l'année dernière et plusieurs années auparavant, et tels qu'ils se produiront encore si l'on n'adopte pas les remèdes nécessaires. On connaît déjà les raisons de la défaveur dans laquelle le port de Montréal, comparé à celui de New-York, est tenu par les armateurs et les patrons des navires marchands. Montréal est à des centaines de milles de l'Atlantique ; la navigation du Golfe Saint-Laurent, particulièrement dans les mois de l'automne, est très hasardée, et il s'ensuit que les frais d'assurance des navires eux-mêmes et de leurs cargaisons sont exorbitants. Il faut remonter un fleuve dont le courant est fort, et les frais de pilotage sont considérables ; pour les voiliers (et plus de la moitié des produits exportés de New-York est expédiée dans des voiliers) le remorquage est très dispendieux. Dans le port même, de lourdes taxes sont imposées sur les navires et leurs chargements. Le port n'est ouvert que la moitié de l'année, et d'ordinaire le fret venant de l'ouest ne suffit pas pour aider à faire face aux dépenses du voyage d'aller et retour.

En présence de ces faits, il n'est pas étonnant que l'armateur ou le patron d'un bâtiment de mer, qui a déjà fait l'expérience d'un voyage dans le Saint-Laurent jusqu'à Montréal, après en avoir examiné les frais à son retour, n'éprouve aucune disposition à le répéter.

Les désavantages de Montréal comme port maritime peuvent être irrémédiables, mais les frais qu'entraîne la visite d'un bâtiment de mer sont plus ou moins susceptibles d'être réduits. On pourrait faire de Montréal un port d'entrée libre ; les frais de pilotage pourraient être, comme ceux des phares du Saint-Laurent, à la charge du Trésor général ; et une subvention pour le remorquage, avec un tarif peu élevé, contribuerait beaucoup à opérer une révolution dans le trafic entre l'Atlantique et Montréal, et à fournir aux coûteux canaux Welland et du Saint-Laurent la somme d'affaires pour laquelle ils ont été construits et élargis.

C'est pourquoi vos requérants demandent humblement qu'il vous plaise d'adopter des mesures qui puissent le mieux remédier à l'état de choses dont ils se plaignent plus haut.

Suivent les signatures :—

(N° de renvoi, 11,256.)

SAINTE-CATHERINE, 29 janvier 1881.

MONSIEUR,—Conformément à votre télégramme d'hier, je vous transmets sous ce pli les requêtes et la lettre adressées à sir John, ainsi que copie d'une statistique.

Nous sommes en ce moment occupés à compiler une autre statistique suggérée par l'énorme accroissement du trafic sur le canal Erié durant la dernière saison ; nous préparons aussi des données statistiques qui, croyons-nous, fourniront une preuve évidente de la supériorité de la route du Saint-Laurent sur celle du canal Erié pour le transport rapide et à bon marché entre l'ouest et l'Europe, quand même les améliorations suggérées pour ce dernier par l'ingénieur Seymour et l'abolition des péages seraient mis à effet.

Ici je désire attirer l'attention du gouvernement sur le fait que le trafic passé par le canal Erié durant la dernière saison est représenté par plus de 6,000,000 de tonneaux qui, réduits en boisseaux de 60 lbs., donnent au-delà de 200,000,000 de boisseaux. Ce trafic immense s'est fait sur un canal qui ne possède pas la moitié des facilités d'éclusage du canal Welland et qui a une longueur de 352 milles contre 70 milles que comptent les canaux canadiens entre le lac Erié et Montréal.

Il y a, se rattachant à cette matière, un fait très important que le gouvernement doit connaître ; c'est celui-ci : durant la dernière saison le canal Erié a livré à New-York une plus grande quantité de produits que tous les chemins de fer qui aboutissent à cette ville.

Dès que la statistique que nous préparons sera terminée, nous serons en mesure de nous rendre auprès des ministres et de leur donner de plus amples renseignements sur cette importante question.

Je suis, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

JOS. S. MURRAY,
Président de l'association des armateurs.

F. H. ENNIS, écr., secrétaire,
Ministère des travaux publics,
Ottawa.

OTTAWA, 31 mars 1880.

Au très honorable SIR JOHN A. MACDONALD,
Premier ministre du Canada.

MONSIEUR,—A l'appui de la requête de nombreux armateurs, marchands et autres, ainsi que de diverses chambres de commerce, au sujet des péages, taxes et frais imposés sur les bâtiments qui desservent la route du Saint-Laurent et sur leurs chargements,—requête que le gouvernement examine en ce moment,—les tableaux et relevés statistiques suivants sont ajoutés. Les chiffres sont puisés aux meilleures sources et corroborent les différentes allégations de la requête. Nous exposons respectueusement que les intérêts de la marine marchande sur la route du Saint-Laurent jusqu'à la mer, et particulièrement de Montréal aux lacs d'en haut, ont souffert de ce que le gouvernement et le parlement ont fait en faveur des industries manufacturières et agricoles, tout en les laissant eux-mêmes de côté.

Cependant, ces intérêts ont plus souffert encore que les autres industries de la longue et persistante dépression commerciale et industrielle, ainsi que de la concurrence que nous faisaient nos voisins du sud, tandis qu'au point de vue de l'importance nationale ils ont toujours été sur un pied d'égalité avec elles. Si on ne développe pas, si on ne fait pas prospérer cette industrie, on ne doit point s'attendre à recevoir l'équivalent des sommes énormes qui ont été affectées aux canaux Welland et du Saint-Laurent. Quant aux navires du Canada qui font la navigation de l'intérieur, ils représentent, d'après le registre, un tonnage de 136,987 tonneaux, et, neufs, un capital de $8,000,000.

Ces navires s'usent, et, sous le double effet de la dépréciation de valeur amenée par cette cause et du peu d'encouragement qu'ils reçoivent, cet important capital menace d'être une perte sèche.

Vu les faibles recettes que leur rapportent les navires, les armateurs n'ont pu faire aucune économie pour remplacer les vieux par des neufs. Et quand aura été terminée l'élargissement des canaux Welland et du Saint-Laurent, on aura le spectacle d'un grande artère du commerce, représentant un capital de plus de $30,000,000, sans navires canadiens pour la desservir. Bien plus, nous verrons notre robuste population de marins, qu'on a toujours regardée comme essentielle à la grandeur du Canada et de l'Empire Britannique, mourir de faim ou s'expatrier, comme déjà une bonne partie l'a fait.

Quant au trafic interprovincial, dont l'encouragement fait partie de la politique nationale, il recevrait inévitablement une forte impulsion de l'aide qui est demandée par la requête.

Les viandes et les grains de l'ouest seraient transportés à meilleur marché dans les provinces maritimes qui, en retour, nous enverraient en plus grandes quantités et à meilleure composition leurs houilles et leurs autres produits.

Très respectueusement soumis.

Suivent les signatures :—

CANAL WELLAND.

	1878-9. Tonneaux.	1877-8. Tonneaux.	1876-7. Tonneaux.	1875-6. Tonneaux.	1874-5. Tonneaux.	1873-4. Tonneaux.	1872-3. Tonneaux.	1871-2. Tonneaux.	1870-1. Tonneaux.
Tonnage du fret	918,924	1,079,200	1,100,849	1,097,198	1,116,418	1,503,750	1,330,629	1,263,223	1,439,060
	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Total des péages perçus	185,947 28	217,518 97	218,779 13	215,326 81	228,525 69	302,891 49	259,461 12	256,838 03	287,046 54
Prix de revient du canal	16,861,638 26	308,940 86	13,170,547 80	10,970,585 28	9,401,107 07	8,353,987 16	7,607,565 55	7,525,284 35	7,471.604 03
Dép. annuelles pour pers. et entret.	124,100 00	133,279 80	116,274 49	145,619 56	147,344 71	161,224 84	118,597 31	93,713 42	98.757 74
Frais d'élargissement	1,552,697 41	2,138,392 19	2,199,962 61	1,569,478 19	1,047,119 91	746,420 61			

	1863 Tonneaux.	1862 Tonneaux.	1861 Tonneaux.	1860 Tonneaux.	1859 Tonneaux.
Tonnage du fret	1,141,120	1,243,774	1,020,483	944,084	709,611
	$	$	$	$	$
Péages perçus	231,311 32	291,794 98	241,768 38	177,960 77	139,442 56

CANAUX DU SAINT-LAURENT.

	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Tonnage du fret	489,636	537,862	590,001	604,719	684,709	682,980	706,192	681.278	
	$	$	$	$	$	$	$	$	$
Péages perçus	73,671 76	77,749 38	81,369 84	88,534 27	90,091 81	100,741 33	98,120 85	98,315 78	91,935 21
Prix de revient des canaux	12,586,211 66	11,475,800 54	9,840,595 00	8,304,630 59	7,926,645 73	7,706,833 85	7,521,674 20	7,480,608 23	7,443,900 08
Dép. annuelles pour pers. et entret.	122,354 33	120,827 52	137,384 76	145,862 31	128,660 62	122,271 36	131,105 78	104,742 08	95,935 64
Frais d'élargissement	1,110,411 12	1,635,205 54	1,535,964 41	377,984 86	219,811 88	185,159 65			

	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
Tonnage du fret	895,133	964,394	886,908	733,596	911,768
	$	$	$	$	$
Péages perçus	116,405 84	145,490 95	151,061 24	102,986 36	72,905 05

Aide du gouvernement pour dragage dans le Saint-Laurent en aval de Montréal, jusqu'au 30 juin 1879, $1,166,000.
Total des frais d'élargissement au 30 juin 1879,—Canal Welland, $9,254,071.72. Canaux du Saint-Laurent $5,064,537.46.

EFFETS DE LA RÉDUCTION ET DE L'ABOLITION DES PÉAGES DE CANAUX.

Un arrêté du conseil du 19 mai 1860 établissait une remise de 90 pour cent des péages de canal dans certains cas, à Port-Colborne, et le passage libre du trafic sur les canaux du Saint-Laurent. Cette mesure fut adoptée dans le but d'encourager le commerce des grains des lacs d'en haut à Montréal. Elle eut de bons résultats, mais l'arrêté du conseil fut abrogé en 1863.

Port de Montréal.—Grains reçus et exportés, y compris la farine réduite en boisseaux.

	Boisseaux. reçus.	Boisseaux. Exportés.
1859	3,389,017	537,898
1860	5,423,354	2,918,647
1861	14,487,734	9,758,586
1862	16,824,864	10,963,988
1863	12,452,897	7,151,521
1864	8,822,029	6,289,824
1865	7,584,449	4,389,291
1866	8,819,364	4,541,892
1867	7,876,819	4,818,830

Ces chiffres démontrent clairement que la réduction des péages de canal a eu pour effet d'accroître le trafic, et le précédent créé par l'arrêté du conseil du mois de mai 1860 est bon à suivre dans la présente occurrence.

Les chiffres qui suivent ne sont pas moins éloquents; ils confirment le fait que les péages de compensation s'augmentent directement de la remise des péages à Port-Colborne par suite de l'augmentation des affaires du canal.

Revenu total provenant de toutes sources sur les canaux :

1859	$49,402 48
1860	19,567 49
1861	36,967 26
1862	44,763 35

Ainsi, dans un très court espace de temps, le total du revenu fut ramené au chiffre qui le représentait avant l'établissement de la remise des péages. La récente expérience qu'a fournie le canal Erié d'un décroissement d'affaires résultant de la réduction des péages est exactement la même, et on peut accepter comme axiôme que la réduction des péages de canaux ne constitue pas nécessairement une perte pour l'État, même directement, tandis que le gain indirect pour la prospérité des citoyens est immense.

Les affaires sur la route du Saint-Laurent augmenteraient certainement, si les péages, taxes et autres charges étaient réduits ou abolis comme ils l'étaient en 1860–1–2 en vertu de l'arrêté du conseil du 19 mai 1860, et comme ils l'ont été dernièrement sur le canal Erié. La route du Saint-Laurent gagnerait par l'augmentation du tonnage des navires ce qu'elle perdrait par la diminution des péages.

Quoique variant beaucoup entre les prix maximum et mininum aux deux endroits, la moyenne de la différence dans le prix d'un boisseau de blé à Chicago et à Liverpool est probablement de 33 cts. Cette différence provient principalement des différents frais et profits que nécessite le transport du grain d'un endroit à l'autre ou qui en proviennent. Si, en diminuant ses dépenses, l'entrepreneur canadien de transport des produits de l'ouest peut réduire ses taux de fret dans une proportion qui lui permette de faire des offres moins élevées que son rival américain par la route de New-York pour des chargements pris à Chicago ou dans d'autres ports de l'ouest, il réussira alors à avoir le commerce de transport par la route canadienne. C'est en grande partie dans ce but que les canaux canadiens ont été construits et élargis. La

réduction ou l'abolition des péages des canaux et des taxes de port à Montréal, ainsi que des frais de pilotage et de remorquage en aval de Montréal, développerait considérablement le trafic sur la route du Saint-Laurent, grâce aux facilités de circulation qu'offrent les canaux Welland et du Saint-Laurent; et quand l'élargissement de ces canaux sera complété, la route canadienne sera la plus économique entre l'intérieur du continent et l'océan.

50,000,000 de boisseaux de grains de l'ouest expédiés annuellement par la route du Saint-Laurent, indépendamment du trafic actuel, représentent entre Chicago et Liverpool, $15,000,000 dépensés en une infinité de manières parmi les canadiens, résultat qui justifie pleinement l'adoption par le gouvernement canadien d'une politique hardie et libérale par la route du Saint-Laurent.

RELEVÉ des taux de fret de Montréal et New-York à Liverpool, dans les mois de septembre, octobre et novembre 1879.

FOURNI PAR

	W. J. Patterson, secrétaire de la Halle aux blés, Montréal.	Munn et Jenkins, New-York.	
Date.	Taux sur les grains de Montréal, par 480 lbs.	Taux de New-York par steamer, sur les grains, par 60 lbs.	Taux de Montréal plus élevés que ceux de New-York.
1879.			cts.
5 sept.	5s. à 5s. 9d. = 15c. à 17¼c. par 60 lbs	7d. = 14c	3¼
12 do	5s. 3d. à 6s. = 15¾c. à 18c. do	6½d. = 13c	5
19 do	5s. 3d. à 6s. = 15¾c. à 18c. do	7¼d. = 15½c	2½
26 do	5s. 9d. à 6s. 6d. = 17¼c. à 19½c. par 60 lbs	8¼d. = 16½c	3
3 oct.	6s. à 6s. 6d. = 18c. à 19½c. par 60 lbs	9d. = 18c	1½
10 do	6s. à 7s. 6d. = 18c. à 22½c. do	9d. = 18c	4½
17 do	7s. à 7s. 6d. = 21c. à 22½c. do	8d. = 16c	6½
24 do	7s. 6d. à 8s. = 22½c. à 24c. do	7¾d. = 15½c.	8½
31 do	6s. 6d. à 7s. = 19½c. à 22½c. do	7d. = 14c	8½
7 nov.	6s. 6d. à 7s. = 19½c. à 21c. do	8d. = 16c	5
14 do	6s. à 6s. 6d. = 18c. à 19c. do	6½d. = 13c	6½

NOTE.—Sur onze comparaisons les taux de Montréal sont de 5 cts. par boisseau plus élevés que ceux de New-York; sur sept comparaisons depuis le 1er octobre, 6 cts. par boisseau.

TAUX DU FRET PAR VOIE DE MER.

Relevé des taux de fret sur les grains, de Montréal et New-York à Liverpool, dans les mois de septembre, octobre et novembre 1871-72.

Fourni par

Date.	William J. Patterson, Montréal. Taux sur les grains, 480 lbs., Montréal.	E. H. Walker, New-York. Taux sur les grains de New-York, 60 lbs. Vap.	Voil.	Vap.	Voil.	Taux plus élevés que ceux de New-York.
1872.						cts.
Septembre...	6s. 7½d. à 7s. 3d. = 19⅞c. à 21¾c. par 60 lbs	10¾d.	à 10½d.	= 21½c.	à 20½c...	A peu près ég.
Octobre	8s. 9d. à 9s. 2d. = 26¾c. à 27½c. do ...	10½d.	à 10⅛d.	= 21¼c.	à 20¼c..	5¼
Novembre....	7s. 3d. à 8s. 9d. = 21¾c. à 26¼c. do ...	9⅕d.	à 9d.	= 18⅔c.	à 18c....	5¾
1871.						
Septembre...	7s. 4½d. à 7s. 9d. = 22½c. à 23½c. do ...	11½d.	à 11d.	= 23c.	à 22c.....	$\frac{3}{16}$
Octobre	8s. 4d. à 8s. 9d. = 25c. à 26½c. do ...	11d.	à 10⅞d.	= 22c.	à 20½c...	4½
Novembre ...	8s. 4d. à 8s. 9d. = 25c. à 26¼c. do ...	8 7/24d.	à 7⅞d.	= 16½c.	à 15¾c...	9½

TAUX D'ASSURANCE MARITIME.

Relevé des taux d'assurance sur les quais à bord des voiliers et vapeurs en fer de première classe, de Montréal à Liverpool, dans les mois de septembre, octobre et novembre.

Fourni par Hugh McLennan, Montréal.

	Voiliers.	Navires à vapeur.
Du 1er au 15 septembre.....	2 pour cent.	1 pour cent
" 16 " 30 "	2½ "	1⅛ "
" 1er " 15 octobre.....	3 "	1½ "
" 16 " 31 "	4 "	2 "
" 1er " 5 novembre	4½ "	2½ "
" 6 " 10 "	5⅛ "	2¾ "
" 11 " 15 "	6½ "	3 "

Les taux sur les quais ont varié suivant la classe et le chargement des navires ; par les lignes régulières, 30 c. ; navires étrangers, chargement complet, $1 à $1.50 ; étrangers, cargaison générale, 50 c. à 75 c. ; voiliers, chargement complet, $2 à $3 ; voiliers, cargaison générale, $1 à $1.50.

PRIX DES TRANSPORTS.

Relevé comparatif du prix actuel du transport d'un boisseau de grain de Chicago à Montréal par propulseurs canadiens, et de Chicago à New-York par barges à vapeur jusqu'à Buffalo et le bateau du canal Erié jusqu'à New-York.

Prix du transport de 16,000 boisseaux de blé de Chicago à Montréal, par steamer 20 jours pour le voyage d'aller et retour.

Affrétement d'un bateau à Chicago	$ 20 00
Chargement et déchargement de 16,000 boisseaux, à $2.	32 00
Péages de canal, bâtiment et cargaison	117 00
Frais d'allége, 4,000 boisseaux, à Kingston	20 00
Fret de Kingston a Montréal, frais d'allége	120 00
Frais d'allége à Montréal	60 00
20 jours de gages à $15	300 00
20 jours de comestibles, à $6,—20 hommes	120 00
Assurance sur la coque, 20 jours à $3	60 00
Faux frais	100 00
Proportion de la taxe sur le tonnage américain, 1 voyage.	20 00
Pertes	25 00
Dépréciation de 7 pour cent sur $30,000	262 50
	$1,656 50

Prix du transport d'un boisseau de grain, par propulseur, de Chicago à Montréal, 10 35-100c.

Prix du transport d'un chargement de 60,000 boisseaux de blé, par barge à vapeur, de Chicago à Buffalo, 12 jours pour le voyage d'aller et retour.

Affrétement	$ 60 00
Chargement et déchargement à $2	120 00
Frais d'allége à Buffalo	300 00
12 jours de gages à $20	240 00
12 jours de comestibles, à $7,—26 hommes	84 00
Combustible	350 00
Assurance sur la coque, 12 jours, $9.	108 00
Faux frais	100 00
Pertes	100 00
Dépréciation de 7 pour cent sur $60,000, $4,200 par année pour 17 voyages	247 00
	$1,709 00

Prix du transport d'un boisseau de blé, de Chicago à Buffalo, 2 85-100c.

Prix du transport d'un chargement de blé par le bateau du canal Erié, de Buffalo à New-York.

Prix d'un bateau de canal et de son équipement, chevaux compris, soit $3,000; cargaison de 210 tonneaux de blé.

Nombre de jours pendant lesquels le canal est ouvert, 220.

Gages de Buffalo à New-York		$50 00
Assurance sur la cargaison		12 50
Commission		12 75
Péages		81 14
Chargement et déchargement à Buffalo		8 40
Remorquage à Buffalo		3 00
Cheval		32 58
Nourriture et étable du cheval à Troy		6 00
Remorquage en descendant		12 50
Quaiage à New-York.		1 50
Déchargement à New-York		42 00
		$262 37
Ajoutez—7 pour cent de dépréciation dans la valeur	$21 00	
Faux frais, assurance, etc.	10 00	
Prix du voyage de retour	95 00	
		$135 00
		$397 00

Prix actuel du transport d'un boisseau de blé, de Buffalo à New-York, 5 7-100c.
Prix total du transport d'un boisseau de blé, de Chicago à New-York, 8 55-100c.
Prix total du transport d'un boisseau de blé, de Chicago à Montréal, par popul-seur, 10 35-100c.

[NOTE.—Une très grande partie du grain transporté à Buffalo par la voie du lac l'est à bord d'une barge à vapeur et deux ou plusieurs autres barges à sa remorque, toutes de grandes dimensions. Le prix du transport par cette voie ne dépasse pas 1½c. par boisseau.]

PLUS LE BATIMENT EST GRAND, MOINDRES SONT LES PRIX DU TRANSPORT.—M. Richmond, président de la Chambre de commerce de Buffalo, démontre succinctement dans les lignes suivantes le profit relatif qu'il y a de transporter le fret à bord de grands bâtiments.

" Aux mêmes taux un bâtiment transportant 60,000 boisseaux de grains réalise un profit de $740 dans le voyage d'aller et retour de Chicago à Buffalo, tandis qu'un autre qui n'en transporte que 21,000 boisseaux ne réalise que $83.39; les taux, dans ce cas, sont de 2c. par boisseau de grains et $1.00 par tonne de charbon (rapporté au retour), ce qui donne à chaque bâtiment le même chargement proportionné pour le retour. Mettant le taux à 4c. par boisseau de grain et $1.00 par tonne de charbon, un petit bâtiment gagnerait $743.50, tandis qu'au plus grand inscrirait $2,540 aux profits.

TAUX DU FRET A L'INTÉRIEUR.

1879—Taux du fret par boisseau de blé: Chicago à Buffalo, par lac, moyenne, mai, 3c.; juin, 2c.; juillet, 2¾c.; août, 5c.; septembre, 5⅜c.; octobre, 7¾c.; novembre, 6½c.

Fret par le canal, de Buffalo à New-York, moyenne : mai, 5c.; juin, 4¼c.; juillet, 5c.; août, 6¾c.; septembre, 8¼c.; octobre, 9⅗c.; novembre, 10⅕c.

Moyenne du fret, Chicago à New-York : mai, 8c.; juin, 6¼c.; juillet, 7¾c.; août, 11¾c.; septembre, 13⅝c.; octobre, 17c.; novembre, 16¾c.

1879—Moyenne du fret, Chicago (ou Milwaukee] à Montréal : mai, 8½c.; juin, 7c.; juillet, 6¾c.; août, 10c.; septembre, 11½c.; octobre et novembre, peu de fret; au commencement d'octobre, un propulseur eut 12½c.

1872—Moyenne du fret, Chicago [ou Milwaukee] à Montréal : mai, 15c.; juin, 17½c.; juillet, 17½c.; août, 16½c.; septembre, 27c.; octobre, 30c.

NAVIRES DES GRANDS LACS.

Nombre des bâtiments transportant les grains qui sont passés à Port-Colborne en route pour Chicago, Milwaukie, Toledo et Détroit, à Kingston ou Montréal. 1879 —septembre, 132; octobre, 53; novembre, 3.

1879—Nombre des arrivages de bâtiments, la plupart chargés de grains, à Buffalo: septembre, 659; octobre 716; novembre, 355.

[NOTE.—Le tonnage de ces bâtiments est trois fois plus considérable que celui des nôtres.]

MOUVEMENT DES GRAINS.

Grains et farine (réduite en boisseaux) reçus à Buffalo par voie du lac et par le chemin de fer Lake Shore et Michigan Southern :

	1877.	1878.	1879.
Boisseaux	87,273,141	117,599,239	133,992,451

Exportations de céréales (farine réduite en boisseaux) de New-York à l'étranger :

	1877.	1878.	1879.
Boisseaux	58,871,221	104,740,191	117,216,312

Exportations de céréales (farine réduite en boisseaux) de Montréal à l'étranger :

	1877.	1878.	1879.
Boisseaux	13,822,994	16,001,622	18,138 973

Exportations de grains et farine (réduite en boisseaux) de New-York, Philadelphie, Boston et Baltimore, en

1878—Boisseaux.....157,491,000
1879—Boisseaux.....194,984,000

DROITS DE PILOTAGE.

Pour un voilier de 1,000 tonneaux de registre, avec chargement, tirant 21 pieds d'eau, fleuve Saint Laurent :

De la mer à Québec, $3.60 par pied de tirant d'eau	$ 75 60
De Québec à Montréal, $2 par pied de tirant d'eau	42 00
De Montréal à Québec, $2 par pied de tirant d'eau	42 00
De Québec à la mer, $3.15 par pied de tirant d'eau	66 15
	$225 75

Dans ces dernières années les frais de remorquage, pour un bâtiment de 1,000 tonneaux tirant 21 pieds d'eau, du Bic (150 milles en aval de Québec) à Montréal et retour, ont été d'à peu près $575.00.

DROITS DE PORT, MONTRÉAL.

Dépenses d'un bâtiment de 800 tonneaux dans le port de Montréal, 10 jours : Quaiage, $60 ; taxes de port, $24 ; officier de santé, $1 ; honoraires d'hôpital, $16 ; douanes, $7·50 ; déchargement du lest, $52·50 ; remisage de la cargaison, $360 ; frais d'élévateur, $88 ; sacs pour un tiers de la cargaison, $125 ; courtage, $120 ; certificat de l'inspecteur, $8·25.

SAINTE-CATHERINE, 27 mars 1880.

L. S. OILLE, écr., M.D.,
Président de la Chambre de Commerce, Sainte-Catherine.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre demande de vous faire connaître les taux de fret et d'assurance sur des importations que j'ai faites en 1879 des ports de Liverpool, Londres et Glasgow *viâ* Montréal et New-York, ainsi que les taux des années précédentes par les mêmes routes, je dois vous dire que depuis plusieurs années nous avons importé presque toutes nos marchandises *viâ* New-York, pour la raison que les avantages du *fret*, de *l'assurance* et de la promptitude étaient tous en faveur de New-York, surtout depuis qu'il s'y est formé des compagnies de transport, telles que la " Merchants' Despatch." par chemins de fer, qui apportent une attention particulière aux importations d'Ontario.

Longtemps nous avons fait venir nos importations *viâ* Montréal et Portland, et bien que nous ayions voulu encourager les ports canadiens, nous avons trouvé un tel profit par la route de New-York depuis l'abolition des taxes de port, des frais de douanes, etc., que nous avons dû préférer New-York.

Ci-incluse vous trouverez une liste des taux de fret et d'assurance payés par nous en 1879–80. Comme nous importons continuellement toute l'année, nos chargements ne sont pas considérables à la fois ; il est donc juste de présumer qu'on nous fait payer le maximum des taux.

Espérant que vous réussirez dans votre mission et que nos ports canadiens seront mis sur un pied d'égalité avec ceux des Etats-Unis,

Je demeure respectueusement,

H. CARLISLE,
Par GEO. C. CARLISLE.

La liste dont parle M. Carlisle est omise.

SAINTE-CATHERINE, Ontario, 30 mars 1880.

L. S. OILLE, écr.,
Président de la Chambre de Commerce.

CHER MONSIEUR,—Ayant pris connaissance de la communication que M. Carlisle vous a adressée le 27 mars, au sujet de la route par laquelle il fait venir ses importations d'Europe, je dois ajouter que je corrobore tout ce qu'il dit et que je fais venir toutes mes marchandises par la même route, sur connaissements, jusqu'à Sainte-Catherine.

Votre, etc.,

S. D. TAIT,
Per W. THOMSON.

SAINTE-CATHERINE, Ontario, 30 mars 1880.

L. S. OILLE, écr.,
Président de la Chambre de Commerce.

CHER MONSIEUR,—Nous prenons la liberté de vous dire qu'à l'instar de M. Tait, nous faisons venir nos marchandises d'Europe *viâ* New York, pour les mêmes raisons qu'il donne, et sur connaissements jusqu'à Sainte-Catherine.

Vos, serviteurs,

R. WOODRUFF ET CIE.

EFFET DE LA RÉDUCTION ET DE L'ABOLITION DES PÉAGES SUR LE CANAL ERIÉ.

En 1877, les péages sur les bateaux du canal, la farine, les viandes et nombre d'autres articles furent totalement abolis, et une réduction générale fut opérée dans le reste du tarif.

	Tonneaux de fret allant vers l'ouest par Buffalo.	Tonneaux de fret allant vers l'est par Buffalo.	Total des ton'x.
1875	555,237	1,219,538	1,774,775
1876	313,036	941,474	1,254,510
1877 Péages réduits..	395,080	1,459,122	1,854,202
1878	432,472	1,946,602	2,389,074
1879	499,453	1,830,843	2,330,296

NOTE.—Le canal Erié fut ouvert pendant 25 jours moins longtemps en 1879 qu'en 1878, et de plus la navigation fut suspendue pendant 14 jours au milieu de l'été par suite d'avaries. Pour établir une comparaison assez juste entre 1879 et 1878, il fau-

drait ajouter au moins 10 pour cent au trafic de 1879, afin d'égaliser le temps. Cela fait, le trafic de 1879 dépasse l'énorme augmentation de 1878.

La raison pour laquelle le trafic de 1878 et 1879 n'a pas été plus considérable encore, c'est que le nombre des bateaux du canal n'était pas suffisant; on en construit 200 autres pour le trafic de 1880.

Péages perçus à Buffalo.

1875	$789,830
1876	583,644
1877	467,921
1878	628,439
1879	591,652

ANNEXE No 32.

(N° de renvoi, 11249).

BUREAU DE LA CHAMBRE DE COMMERCE DE QUÉBEC
18 octobre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous envoyer ci-inclus, de la part du conseil de la Chambre de Commerce de Québec, les données suivantes concernant les droits de port, etc., etc ; il ne m'a pas été possible de le faire plus tôt depuis la réception de votre lettre demandant ces renseignements :

Philadelphie	Manuel des Armateurs.
do	Prix du touage.
Baltimore	Divers droits de port, Annexe A.
do	Prix revisé de touage.
do	Divers droits de port, Annexe B.
do	do do C.
Boston	Index aux droits de port
Québec	Tarif du pilotage, Annexe D.
do	Tarif des Commissaires du havre pour le mouillage et le quaiage.

Quant aux droits pour New-York, je me permettrai de vous dire respectueusement que vous trouverez des renseignements complets dans "*Hunter's Port Charges of the World*," *Part.* 1, *pp.* 121 *à* 137, *ouvrage publié au No* 42, *Rue South. New York*

Nous avons dû retarder à vous envoyer ces renseignements, parce que quelques-uns d'entre eux ne nous sont parvenus que depuis peu.

En réponse à votre question n° 2, savoir, quelle réduction votre bureau recommanderait relativement aux droits de tonnage sur les navires et aux prix du quaiage pour les marchandises, afin de rivaliser avantageusement avec les ports mentionnés plus-haut ?

Le conseil est d'avis que si le gouvernement pouvait prendre les moyens d'abolir tous droits quelconques de tonnage sur les navires qui visitent ce port, le pays en général en retirerait un grand avantage.

Votre question n° 4—

Quel moyen votre bureau suggérerait-il pour diminuer les frais de touage des navires faisant voile de la Pointe-au-Père à Québec ?—a reçu l'attention des membres du conseil, et dans leur humble opinion il n'y a que la concurrence qui puisse régler d'une manière raisonnable le prix du touage.

On en a la preuve dans l'expérience des dernières années à ce port, où par suite de la concurrence les frais de touage ont tellement diminué que les particuliers et les compagnies engagés dans ce genre d'affaires ont presque entièrement perdu leurs capitaux.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,

F. H. ANDREWS,
Secrétaire.

L'honorable HECTOR L. LANGEVIN, C. B.,
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

6—10

A.

Département.
SYDNEY L. WRIGHT,
Gérant du bureau de Baltimore.

Bureau de
PETER WRIGHT ET FILS,
No 44, Second Street.
Baltimore, 2 août 1880.

HENRY DINNING, écr.,
Québec.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 15 juillet, je dois vous dire ce qui suit :—

Droit de quaiage—Les navires à voiles paient $2.00 par jour soit en chargeant soit en déchargeant le lest ou toute autre cargaison.

Les navires ne paient aucun droit de quaiage soit pour la cargaison soit pour le lest.

Déchargement du lest—Il y a un droit de 25 centins par tonne s'il est enlevé par des voitures et 40cts par tonne si c'est au moyen de chalands.

Chargement de la cargaison générale—Le droit est de 30 cts par tonne. Le coton est sujet à un droit de 40cts par balle et le pétrole à 6½cts par baril.

Aucun droit de quaiage n'existe pour le lest; quant à la cargaison générale il varie suivant le genre de l'article. Il y a une grande demande de lest pour le remplissage des nouveaux quais que l'on construit constamment.

Steamers - Comme ci-dessus, à l'exception qu'ils ne paient aucun droit de quaiage lors du chargement de grains seulement ou de cargaison générale, ni lors du déchargement de la cargaison. Ils ne sont sujets au droit du quaiage ($2.00 par jour) que lorsqu'ils attendent les ordres au quai.

Bien à vous,

SYDNEY L. WRIGHT,
Gérant.

B.

Départment.
SYDNEY L. WRIGHT,
Gérant du bureau de Baltimore.

Bureau de
PETER WRIGHT ET FILS,
No. 44, Second Street.
BALTIMORE, 12 juillet 1880.

H. DINNING, écr.

CHER MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre du 5 juillet, et en réponse je vous envoie les informations suivantes :

Droit de pilotage—Le taux est uniforme ; le droit de tonnage des navires à voiles ou à vapeur, arrivant ou partant, et dont le tirant d'eau est de moins de 12 pieds, est de $3.50 par pied ; de 12 pieds à 15 pieds, $4.00 par pied ; au-dessus de 15 pieds, $5.00 par pied,

Droits fédéraux de tonnage—Tous les navires à vapeur ou à voiles paient 30 cts par tonneau.

Droit de quaiage pour le grain exporté. Il n'en existe pas soit pour le navire soit pour la cargaison.

Frais de chargement du grain—Tout navire, soit à vapeur soit à voiles paie ⅜ de cent par boisseau pour les frais de l'élévateur et ½ cent en plus par boisseau pour coudre chaque sac de grain, en outre le navire paie $2.50 pour l'arrimage par 1,000 boisseaux et $5 pour la même quantité en sacs.

Droit de tonnage—Tous les remorqueurs ont un prix uniforme suivant un tableau publié dont je vous envoie copie.

Veuillez, s'il vous plaît, nous demander toute autre information que nous pourrons vous fournir et nous envoyer copie du tableau que vous préparez.

Bien à vous,

SYDNEY L. WRIGHT,
Gérant.

C.

MÉMO. DES DROITS DE PORT À BALTIMORE, MARYLAND.

Droit de pilotage à l'arrivée ou à-la sortie.—Pour les navires tirant de 12 à 15 pieds d'eau, $4 par pied.
Pour les navires tirant de 15 pieds et plus, $5 par pied.

Droit de touage.—Pour les navires de 600 à 800 tonneaux, sur lest, de $13 à $130, selon la distance à parcourir, savoir de la ville à Fort-Carroll (distance de 6 milles), ou de la ville à Cap Henry (distance de 175 milles).

do Pour les navires chargés " " " " de $14 à $152. Ces taux sont établis par une association.

Quarantaine.—Du 1er mai au 1er novembre, le droit est de 1 centin par tonneau enregistré.

Douane.—Droit d'entrée de $2 à $3. Droit de congé, idem. Permis, 20 cents chacun, entrepôts, 40 cents chacun.

Inspecteur.—De $5 à $10.

Taxe de tonnage.—La taxe des E.-U. est de 30 cents par tonneau une fois l'année pour chaque navire étranger.

Droit de quaiage.—Il n'y en a pas pour les steamers. Les navires à voiles paient environ $2 par jour.

do Le droit sur la cargaison se paie toujours par le consignataire ou l'expéditeur.

Frais d'arrimage.—Déchargement du lest, 25 cents par tonne.
" de la cargaison générale, 30c par tonne (2,240 lbs.)
Chargement " " " "
" grain en grenier, $1.75 par 1,000 boisseaux.
" du grain en sacs. $5 "
" du pétrole par baril, 5 cents par baril.
" du coton, 25 cents par balle.
" de farine, 2 cents par baril.

Remisage du grain.—1c. à 1¼c. par boisseau.

Louage des sacs.—3 cents chaque, escompte de 5 à 10 pour cent.

Coudre les sacs.—½c. par boisseau.

Frais d'élévateur.—⅜c. "

Commission.—2½ pour cent sur le fret qui arrive ou qui part.
Il n'y a rien à payer pour le gardien du port, ni droits de phare ou d'hôpital.

BALTIMORE, 15 juillet 1880.

6—10½

D.

(De la Chambre de commerce de Québec.)

TARIF DU PILOTAGE.

Du 1er mai au 10 novembre.				Du 10 au 19 novembre.				Du 19 novembre au 1er mars.				Du 1er mars au 1er mai.			
Arrivée.		Départ.		Arrivée.		Départ.		Arrivée.		Départ.		Arrivée.		Départ.	
Tirant d'eau.	Droit de pilotage 18s. — $3.60.	Tirant d'eau.	Droit de pilotage 15s. 9d. — $3.15.	Tirant d'eau.	Droit de pilotage 23s. — $4.60.	Tirant d'eau.	Droit de pilotage 20s. 9d. — $4.15.	Tirant d'eau.	Droit de pilotage 28s. — $5.60.	Tirant d'eau.	Droit de pilotage 25s. 9d. — $5.15.	Tirant d'eau.	Droit de pilotage 20s. 6d. — $4.10.	Tirant d'eau.	Droit de pilotage 18s. 3d. — $3.65.
Pd.	$ cts.	Pd.	$ cts.	Pd.	$ cts.	Pd.	$ cts.	Pd.	$ cts.	Pd.	$ cts.	Pd.	$ cts.	Pd.	$ cts.
4	14 40	4	12 60	4	18 40	4	16 60	4	22 40	4	20 60	4	16 40	4	14 60
5	18 00	5	15 75	5	23 00	5	20 75	5	28 00	5	25 75	5	20 50	5	18 25
6	21 60	6	18 90	6	27 60	6	24 90	6	33 60	6	30 90	6	24 60	6	21 90
7	25 20	7	22 05	7	32 20	7	29 05	7	39 20	7	36 05	7	28 70	7	25 55
8	28 80	8	25 20	8	36 80	8	33 20	8	44 80	8	41 20	8	32 80	8	29 20
9	32 40	9	28 35	9	41 40	9	37 35	9	50 40	9	46 35	9	36 90	9	32 85
10	36 00	10	31 50	10	46 00	10	41 50	10	56 00	10	51 50	10	41 00	10	36 50
11	39 60	11	34 65	11	50 60	11	45 65	11	60 61	11	56 65	11	45 10	11	40 15
12	43 20	12	37 80	12	55 20	12	49 80	12	67 20	12	61 80	12	49 20	12	43 80
13	46 80	13	40 95	13	59 80	13	53 95	13	72 80	13	66 95	13	53 30	13	47 45
14	50 40	14	44 10	14	64 40	14	58 10	14	78 40	14	72 10	14	57 40	14	51 10
15	54 00	15	47 25	15	69 00	15	62 25	15	84 00	15	77 25	15	61 50	15	54 75
16	57 60	16	50 40	16	73 60	16	66 40	16	89 60	16	82 40	18	65 60	16	58 40
17	61 20	17	53 55	17	78 20	17	70 55	17	95 20	17	87 55	17	69 70	17	62 05
18	64 80	18	56 70	18	82 80	18	74 70	18	100 80	18	92 70	18	73 80	18	65 70
19	68 40	19	59 85	19	87 40	19	78 85	19	106 40	19	97 85	19	77 90	19	69 35
20	72 00	20	63 00	20	92 00	20	83 00	20	112 07	20	103 00	20	82 00	20	73 00
21	75 60	21	66 15	21	96 60	21	87 15	21	117 60	21	108 15	21	86 10	21	76 65
22	79 20	22	69 30	22	101 20	22	91 30	22	123 20	22	113 30	22	90 20	22	80 30
23	82 80	23	72 45	23	105 80	23	95 45	23	128 80	23	118 45	23	94 30	23	83 95
24	86 40	24	75 60	24	110 40	24	99 60	24	134 40	24	123 60	24	98 40	24	87 60
25	90 00	25	78 75	25	115 00	25	103 75	25	140 00	25	128 75	25	102 50	25	91 25
Pc.		Pc.		Pc.		Pc.		Pc.		Pc.		Pc.		Pc.	
1	0 30	1	0 20	1	0 38	1	0 34	1	0 46	1	0 42	1	0 34	1	0 30
2	0 60	2	0 52	2	0 76	2	0 69	2	0 93	2	0 86	2	0 68	2	0 61
3	0 90	3	0 79	3	1 15	3	1 04	3	1 40	3	1 28	3	1 02	3	0 91
4	1 20	4	1 05	4	1 54	4	1 38	4	1 86	4	1 72	4	1 37	4	1 22
5	1 50	5	1 31	5	1 91	5	1 73	5	2 34	5	2 15	5	1 71	5	1 52
6	1 80	6	1 58	6	2 30	6	2 08	6	2 80	6	2 57	6	2 05	6	1 82
7	2 10	7	1 84	7	2 69	7	2 42	7	3 26	7	3 00	7	2 39	7	2 13
8	2 40	8	2 10	8	3 06	8	2 76	8	3 74	8	3 43	8	2 73	8	2 43
9	2 70	9	2 36	9	3 45	9	3 12	9	4 20	9	3 85	9	3 07	9	2 74
10	3 00	10	2 62	10	3 84	10	3 46	10	4 66	10	4 29	10	3 42	10	3 04
11	3 30	11	2 89	11	4 21	11	3 81	11	5 14	11	4 72	11	3 76	11	3 34
12	3 60	12	3 15	12	4 60	12	4 15	12	5 60	12	5 15	12	4 10	12	3 66

ANNEXE No 33.

COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

(N° de renvoi 9,009).

BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, 30 septembre 1880.

A l'honorable HECTOR LANGEVIN, C. B.,
Ministre des travaux publics,
Et l'honorable Sir CHARLES TUPPER, C. C. M. G.,
Ministre des chemins de fer et canaux,
OTTAWA.

MESSIEURS,—J'accuse réception de la lettre de l'honorable M. Langevin, du 29 juin dernier, demandant des renseignements concernant les ports de New-York, de Philadelphie, de Boston, de Baltimore et de Montréal.

Les difficultés que j'ai eues à me procurer les informations nécessaires relativement à ces différents ports m'ont empêché de répondre aux questions que cette lettre contenait, mais j'ai l'honneur de répondre aujourd'hui de la manière la plus détaillée possible.

PREMIÈREMENT.—*Un tableau des frais comparatifs de transport* viâ *les canaux Erié et du Saint-Laurent.*

Pour répondre à cette première question l'on peut comparer les frais de transport de Chicago à New-York, distance de 1,400 milles, par eau, et de Chicago à Montréal, distance de 1,260 milles, aussi par eau.

Un coup-d'œil jeté sur le tableau A ci-annexé vous montrera que pendant les années 1879, 1878 et 1877, le taux moyen du fret par boisseau de froment a été de 10 cents $\frac{66}{100}$ de Chicago à New-York, et de 10 cents $\frac{09}{100}$ de Chicago à Montréal, soit une différence en faveur de Montréal de 5 millièmes $\frac{7}{10}$. Le maïs était aussi de 1 millième $\frac{9}{10}$ en faveur de Montréal. Mais si l'on considère la différence sous le rapport du prix par mille, l'on paie pour le froment 3 millièmes $\frac{9}{10}$ et pour le maïs 7 millièmes $\frac{6}{10}$ de plus pour Montréal que pour New-York.

	C.M.
Ainsi, 1,400 milles coûtant 10 cents $\frac{66}{100}$, 1,260 milles devraient coûter	9.60
Le taux actuel de Chicago à Montréal est de	10.09
Soit la différence déjà indiquée de $3\frac{9}{10}$ millièmes contre Montréal	.39
	C.M.
Le maïs, au lieu de $9\frac{52}{100}$, devrait être de	8.57
Le prix actuel du maïs de Chicago à Montréal est de	9.33
Ce qui fait contre Montréal et en faveur de New-York une différence de 7 millièmes $\frac{6}{10}$	.76

DEUXIÈMEMENT.—*Péage exigé sur les deux routes*

Le tableau B est un état comparatif des péages sur les canaux Erié et du Saint-Laurent et pour les principaux articles mentionnés. Tous les navires ne paient rien sur l'Erié, et il en est de même pour tous les produits agricoles ou d'animaux, des spiritueux et des lainages et cotonnades indigènes. Sur les canaux du Saint-Laurent, les steamers paient un droit de $2\frac{1}{4}$ cents et les navires à voiles ou autres $3\frac{3}{4}$ cents par tonneau ; l'on exige 35 cents pour les produits agricoles, et pour ceux qui ne sont pas énumérés dans l'état annexé et parmi lesquels se trouvent les articles fabriqués dans le pays, l'on demande 60 cents. Le sel indigène est sujet à un droit de 35 cents par tonne et le sel étranger à $87\frac{1}{2}$ cents sur l'Erié. Sur le Saint-Laurent on n'exige que 20 cents. Le droit sur la houille et le pétrole est respectivement sur l'Erié de $8\frac{3}{4}$ cents et de $17\frac{1}{2}$ cents et de 20 et 40 cents sur le Saint-Laurent ; quant aux articles

non dénommés, le droit est de 35 cents sur l'Erié et de 60 cents sur le Saint-Laurent. Tout le reste, y compris le grain, etc., ne paie que 20 cents sur le Saint-Laurent, tandis que sur l'Erié le droit est de 35 cents.

Vous trouverez ci-inclus une copie des taux sur l'Erié (B 1). Quant à ceux du Saint-Laurent, ils sont dans le rapport du revenu de l'intérieur de 1879, p. 179.

TROISIÈMEMENT—*Etat comparatif des droits de havre à Montréal, New-York, Philadelphie, Boston et Baltimore.*

Les droits sont si différents à ces ports qu'il est presque impossible de les mettre en comparaison avec ceux de Montréal.

Des compagnies ou particuliers possèdent ou louent les principaux quais de Boston, Philadelphie et Baltimore, et naturellement il n'y a que les considérations commerciales qui déterminent les taux de quaiage et les articles qui doivent être imposés. Il y a de temps en temps des changements considérables.

Les quais à New-York sont aussi entre les mains de compagnies ou de particuliers, soit à titre de propriétaire ou de locataire, mais les prix de quaiage, établis par la loi, ne s'appliquent qu'à une partie des quais. Comme règle, les compagnies de chemins de fer ou de navires possèdent ou louent les quais qu'elles emploient et ne paient ainsi le quaiage que sous la forme d'intérêts ou de louage.

Il est d'ordinaire à Boston de ne rien exiger du navire, mais la cargaison est sujette au droit, à l'exception cependant du grain expédié des élévateurs fixes des compagnies de chemins de fer.

D'un autre côté, à New-York, les navires qui ne sont pas à leurs quais paient le quaiage d'après les taux fixés par la loi, mais la cargaison n'en paie point; cependant, quand les navires chargent le grain aux élévateurs fixes du chemin de fer on n'exige de droit de quaiage ni pour le navire ni pour le grain. Le taux légal pour les navires engagés dans le commerce étranger qui mettent à quai est de deux cents pour les premiers 200 tonneaux et de ½ cent pour chaque autre tonneau, lors du chargement ou du déchargement de la cargaison ; à part ce temps le navire ne paie que la moitié de ces taux. Il y a un autre tarif moins élevé pour les caboteurs et les navires qui font le service de l'intérieur.

Les quais de Philadelphie appartiennent aussi à des particuliers à titre de propriétaires ou de locataires, mais il n'existe pas de règlements légalement établis quant au quaiage. L'on y demande de ¾ de cent à 1 cent par jour pour le navire par tonneau et la cargaison est exempte.

Les grandes compagnies de chemin de fer et de navires à vapeur possèdent ordinairement les quais qu'elles emploient, et les navires paient le quaiage aux quais des élévateurs de chemin de fer comme à tout autre.

Plusieurs quais ont été bâtis à Baltimore sur des propriétés de la ville qui aboutissent au port, mais tous les autres appartiennent comme dans les autres cités à des particuliers. Ces derniers et la ville se font concurrence autant qu'ils le peuvent. La loi ne fixe pas de taux de quaiage, mais comme généralement il y a plus de quais qu'il n'en faut, il s'ensuit que la concurrence est très-vive ; mais comme d'autres fois c'est le contraire qui a lieu, les taux en conséquence sont sujets à varier à l'extrême.

En général l'on exige le droit et du navire et de la cargaison, mais au quai du chemin de fer, où se trouvent presque entièrement les chargements étrangers, les steamers ne paient aucun droit. Le droit est d'environ ½ cent par tonneau par jour pour les navires à voiles. Quant aux cargaisons qui ont été ou qui doivent être transportées par le chemin de fer, elles sont exemptes.

Dans ces ports il y a presque toujours des hangars sur les quais, et la plus grande partie du revenu du gardien provient du remisage. Dans bien des cas le quaiage proprement dit est inférieur aux frais de remisage.

Lorsqu'on fait usage de l'élévateur sur les quais de chemins de fer, le quaiage est entièrement compris dans les prix du fret ou frais de chargement ou de déchargement du grain.

L'on trouvera dans l'état C ci-annexé, les droits de havre, sur les chargements et cargaisons étrangères ; cet état a été dressé et résumé avec tout le soin possible.

QUATRIÈMEMENT. Quelle réduction votre bureau recommanderait-il relativement aux droits de tonnage sur les navires et aux prix de quaiage pour les marchandises afin de rivaliser avantageusement avec les ports mentionnés plus haut?

Il n'y a que Montréal à proprement parler qui peut être comparé avec New-York. Les ports de Philadelphie, de Baltimore et de Boston ne sont purement que des ports de chemin de fer pour ce qui regarde du moins le transport des céréales, vu leur manque de communication par canaux avec les Etats de l'Ouest. Mais New-York a le canal Erié pour lutter avec nos canaux Welland et du Saint-Laurent, et comme Montréal n'est qu'un port d'été ou dont l'accès n'est possible que pendant six à sept mois de l'année, les exportations des céréales de ce port dépendront surtout, jusqu'à l'exploitation entière du chemin de fer du Pacifique, sur le système de ses canaux. A ce propos il peut être avantageux de donner les arrivages et par canal et par chemin de fer à New-York.

L'état D ci-annexé indique les arrivages par canal et par chemin de fer pendant sept mois de navigation et aussi pendant l'année entière.

Pendant sept mois de navigation sur le canal l'on verra qu'en 1877 l'on a reçu à New-York	47,248,265	boiss.
ce qui a porté en 1879 au chiffre de	54,095,806	"
soit une augmentation de	6,847,541	"
ou 14 pour cent.		
Pendant les mêmes sept mois de 1877, il est arrivé à New-York par chemin de fer	30,526,406	boiss.
et en 1879	59,820,200	"
indiquant une augmentation de	29,293,794	"
ou 96 pour cent.		
Pendant l'année entière de 1877, le montant total reçu par le canal a été de	48,356,176	boiss.
et pendant 1879	57,044,406	"
une augmentation de	8,688,230	"
ou 18 pour cent.		
Pendant l'année entière de 1877, le montant total reçu par chemin de fer a été de	50,892,967	boiss.
et pendant 1879	101,929,243	"
une augmentation de	51,036,276	"

ou 100¼ pour cent.

L'on devrait diminuer autant que possible les droits, afin que Montréal conserve sa bonne part du commerce, aujourd'hui qu'il est évident que les communications par chemin de fer font une concurrence très marquée aux communications par eau, dont dépend presque exclusivement notre port, par son système de canaux. S'il y avait moyen d'abolir entièrement les droits de tonnage et de quaiage, de même que les péages sur les canaux, il n'y a pas de doute que le port en bénéficierait largement, mais en attendant ce résultat désirable, l'on devrait au moins essayer à diminuer le plus possible les droits de tonnage sur les bâtiments de mer, tant à voiles qu'à vapeur, et sur les navires qui font le service de l'intérieur. Les taux de quaiage des marchandises devraient être réduits en les imposant sur la boîte, la balle, etc., sans en considérer le contenu, comme cela a lieu à présent, et en ce faisant, le tarif en serait grandement simplifié, et l'on favoriserait les entrepreneurs de transport, soit par terre, soit par eau, qui doivent accorder leur connaissement, poids et contenu inconnus. Cette diminution des frais aiderait matériellement beaucoup au port, mais d'un autre côté occasionnerait nécessairement une perte considérable du revenu, et ne pourra se faire que si le gouvernement veut se charger de la dette du lac et du fleuve en même temps que des frais de balisage du Saint-Laurent et de toutes les améliorations qui deviendront nécessaires à l'avenir au chenal; ce qui a lieu ailleurs pour des ouvrages de ce genre.

A New-York, Philadelphie, Boston et Baltimore, le gouvernement fédéral fait tous les frais de phares, bouées et curage, non seulement des rivières, mais aussi des havres, de sorte que les villes ou les autres propriétaires de quais n'ont à payer que les dépenses de construction de leur propre quaiage.

CINQUIÈMEMENT.—*L'état comparatif des frais de pilotage aux ports ci-dessus mentionnés, et quel serait le moyen suggéré par le bureau pour diminuer ces frais en aval de Québec de même qu'entre Montréal et Québec?*

L'état E. indique les taux exigés à ces différents ports.

L'on observera que le pilotage est pour Montréal de beaucoup plus considérable que pour tous les autres ports, sa distance de la mer étant de 345 milles.

Sur le Saint-Laurent l'on exige le même taux par pied pour n'importe quel tirant d'eau, ce qui n'a pas lieu dans les autres ports, où l'on exige un taux plus élevé plus le tirant d'eau est grand. Cela ne me paraît certainement que juste pour les petits navires. Ainsi, un navire d'un tirant d'eau de 12 pieds qui vient à Montréal ou en part, doit payer $141.00; ce même bâtiment à New-York et Philadelphie ne paiera que $76.20, ou $64.20 de moins, pendant qu'un navire tirant 24 pieds paiera à Montréal $282 et à New-York $270, une différence de $12 de moins, ou environ quatre pour cent contre plus de quatre-vingts pour cent pour les petits navires.

Dans cet état l'on remarquera aussi que l'on exige des bâtiments faisant voile de Québec à Montréal la somme de $4.20 en montant et celle de $2.80 en descendant, ou $7.00 par pied, tandis que si le bâtiment est toué l'on n'exige que $4.00. Règle générale, cependant, les navires à voiles sont maintenant toués entre Québec et Montréal, soit en montant soit en descendant.

En aval de Québec le tarif est le même pour le navire qui monte sous voile ou qui est toué, mais comme le touage épargne un temps considérable et beaucoup de travail et d'anxiété, il me paraîtrait raisonnable que l'on diminue les taux de navires à la remorque, d'au moins 33⅓ pour cent.

L'on a suggéré de ne pas employer de pilote, entre Québec et Montréal, si les remorqueurs ont un pilote commissionné à bord, pour les navires de moins de 500 tonneaux ou de plus, mais dont le tirant d'eau n'atteint pas 16 pieds. Si cela peut être fait il n'y a pas de doute que l'on aidera la classe inférieure de navires dont on a tant besoin dans les ports d'escale.

SIXIÈMEMENT.—*Quel moyen votre bureau suggérerait-il pour diminuer les frais de touage des voiliers, de la Pointe-au-Père à Québec et de Québec à Montréal?*

Il est très difficile de répondre à cette question. Il y a quelques années, vers 1874, les propriétaires de remorqueurs avaient adopté un tarif que les propriétaires de navires trouvèrent alors bien élevé, aussi fut-on obligé d'en diminuer peu à peu les taux, jusqu'à l'époque où ce tarif dût être abandonné virtuellement. Pendant les trois dernières années les navires marchands ordinaires ont à peine payé le tiers ou la moitié des taux que l'on avait fixés d'abord.

Cependant, les remorqueurs font quelquefois payer le plein prix aux navires de l'étranger qu'ils rencontrent lorsque ces derniers naviguent pour la première fois sur le Saint-Laurent, et ignorent la concurrence que s'y font les compagnies de touage; dans la suite les capitaines sont bien surpris de découvrir que ce tarif qu'ils avaient cru fixé par la loi, n'est qu'un ancien tarif des propriétaires de remorqueurs et qu'on les a surchargés.

Une fois familiers avec cette route, les capitaines conviennent d'abord du prix, et comme je l'ai déjà dit plus haut, ils ne paient pas plus du tiers ou de la moitié des taux de 1874.

Si les propriétaires de remorqueurs pouvaient s'entendre sur un maximum raisonnable des prix et de manière à convaincre les étrangers qu'on ne veut pas les tromper, cela aurait certainement le double résultat de leur être plus avantageux en fin de compte, et d'éviter bien des contre-temps et ennuis aux navires qui viennent ici pour la première fois.

Pendant les trois dernières années les propriétaires de remorqueurs ont souffert énormément de la faible moyenne des taux, et à part quelques exceptions bien rares, comme celles dont a parlé plus haut, les propriétaires de navires n'ont pas eu à se plaindre d'avoir payé trop cher pendant ce temps.

Je suis à faire faire une liste aussi complète que possible des navires remorqués à ce port pendant cette année, et le montant payé pour le touage. Je vous l'enverrai quand elle sera finie.

De plus l'on est à dresser à la douane un état des droits de tonnage et les montants perçus sur les différentes classes de marchandises, tant pour le quaiage d'arrivée que pour celui du départ pendant la présente saison. Le bureau pourra ainsi plus facilement s'assurer des réductions ou des changements que l'on devrait faire, et de la diminution du revenu qui en résultera.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ANDREW ROBERTSON,
Président.

ETAT A.

TAUX de fret du froment et du maïs, de Chicago à New-York, *viâ* Buffalo et le canal Erié—distance de 1,400 milles—et de Chicago à Montréal, *viâ* les canaux Welland et du Saint-Laurent—distance de 1,260 milles—pendant les années 1879, 1878 et 1877.

FROMENT.

Année.	New-York.		Montréal.	
	Par boiss.	Par tonne.	Par boiss.	Par tonne.
	c. m.	$ c. m.	c. m.	$ c. m.
1879	11 60	3 86 66	9 94	3 31 36
1878	9 15	3 04 99	8 95	2 98 33
1877	11 24	3 74 66	11 38	3 79 20
Totaux	31 99	10 66 21	30 27	10 08 79
Moyenne	10 66	3 55 40	10 09	3 36 26

	c. m.
New-York, par boisseau	10 66
Montréal do	10 09
Différence en faveur de Montréal	0 57

	$ c. m.
New-York, par tonne	3 55 40
Montréal do	3 36 26
Différence en fav. de Montréal	0 19 14

MAIS.

1879	10 44	3 72 50	9 87	3 54 28
1878	8 31	2 96 78	8 43	3 01 06
1877	9 83	3 51 07	9 70	3 46 70
Totaux	28 58	10 20 35	28 00	10 20 04
Moyenne	9 52	3 40 12	9 33	3 34 01

	c. m.
New-York, par boisseau	9 52
Montréal do	9 33
Différence en faveur de Montréal	0 19

	$ c. m.
New-York, par tonne	3 40 12
Montréal do	3 36 26
Différence en fav. de Montréal	0 6 11

Quoiqu'il apparaisse par ces tableaux que les prix de transport du froment et du maïs aient été respectivement par boisseau de $5\frac{7}{10}$ et de $1\frac{9}{10}$ de moins de Chicago à Montréal, cependant si l'on considère la différence sous le rapport de la distance,

c'est-à-dire 140 milles ou 10 pour cent de moins pour Montréal que pour New-York, et que l'on diminue les taux de fret dans la même proportion, l'on verra que le prix de transport à New-York est de $3\frac{9}{10}$ par boisseau pour le froment et de $6\frac{6}{10}$ pour le maïs de moins élevé, pour une distance égale sur la route de Chicago à New-York.

ETAT B.

TABLEAU comparatif des péages exigés sur les canaux pour les principaux articles de commerce, depuis le lac Erié jusqu'à Montréal, *viâ* les canaux Welland et du Saint-Laurent et depuis le lac Erié jusqu'à New-York, *viâ* le canal Erié.

—	Erié.	Welland et Saint-Laurent.
	cents.	cents.
Bateaux à vapeur, par tonneau	En franchise	2
Navires à voiles et autres	do	$3\frac{3}{4}$
Grain—par tonne	35	20
Fer	35	20
Sel—indigène	35	20
Sel—étranger	$87\frac{1}{2}$	20
Houille	$8\frac{3}{4}$	20
Minerai de fer	$17\frac{1}{2}$	5
Bois de sciage	$52\frac{1}{2}$	15
Pétrole	$17\frac{1}{2}$	40
Produits agricoles et animaux	En franchise	35
Porc, bœuf, lard, fromage	do	35
Beurre, saindoux, suif, laine	do	35
Coton, tabac, chanvre, trèfle	do	35
Graines de lin, houblon, bêtes à cornes, moutons	do	35
Cochons, chevaux	do	35
Non-énumérés	35	60
Bois de corde	70	40
Liqueurs fabriquées au pays	En franchise	60
Lainage do	do	60
Coton do	do	60

TAUX DE PÉAGE, 1880.—B 1.

ETABLI par le bureau du canal sur les personnes et les objets transportés sur les canaux Erie, Champlain, Oswego et Cayuga et Seneca, et qui doit entrer en vigueur à l'ouverture de la navigation.

Le péage doit être calculé d'après la pesanteur ("1,000 livres par mille") de tous les articles contenus dans la liste suivante, à moins qu'il n'en soit réglé autrement en regard des articles qui sont exceptés.

—	En gagnant les ports où la marée se fait sentir.	Partant des ports où la marée se fait sentir.
	CTS. M. FR.	CTS. M. FR.
Bateaux	En franchise.	En franchise.
FORÊT.		
Fourrure et pelleterie	En franchise.	En franchise.
PRODUITS DU BOIS.		
Alcalis, potasse et perlasse	0 0 5	0 0 2½
Cendre, de lessive	En franchise.	En franchise.
Latte, par M. par mille	0 0 1	0 0 1
do par 1,000 lbs, par mille	0 0 7½	0 0 7½
Douves et fonds	En franchise.	En franchise.
Bardeaux, par M., par mille	0 0 1¼	0 0 1¼
do par 1,000 lbs	0 0 5	0 0 5
BOIS POUR COMBUSTIBLE.		
Dosses, par corde	0 1 0	0 1 0
Bois de corde	0 2 0	0 2 0
*BOIS DE SERVICE No 1—*Au poids, par* 1,000 *lbs., par mille.*		
Pin blanc, bois blanc, tilleul, planches de cèdre, madriers, etc, et tous autres déchets de bois de sciage de moins de 1 pouce d'épaisseur (à l'except. de ce qui est énuméré dans le bois de service No 3).	0 0 7½	0 0 7½
Chêne, noyer dur, hêtre, érable, noyer tendre, érable, frêne, orme, sapin, épinette rouge, if et cerisier	0 0 5	0 0 5
Pruche et épinette blanche	0 0 3½	0 0 3½
*BOIS DE SERVICE No 2—*A la mesure, par* 1,000 *pieds, par mille.*		
Planches, madriers, voliges, traverses de chemin de fer, pieux de clôtures, bois de sciage et tous autres déchets de bois de sciage, de moins d'un pouce d'épaisseur, réduit à la mesure de pouce (à l'exception de ce qui est énuméré dans le bois de service No 3) ; et toute autre espèce de cèdre rouge, de poteaux de cèdre, avec l'estimat. qu'une corde, déduct. faite des vides, contiend. 1,000 pds.	0 1 5	0 1 5
Pruche et épinette blanche, par 1,000 pieds par mille	0 1 0	0 1 0
*BOIS DE SERVICE No 3—*Au poids par* 1,000 *livres par mille.*		
Echalas à houblon, espars, rames, manches à balais, raies, gournables, jantes de roue, courbes pour bateaux et nav., bois d'outils de menuisier, pieux de clôtures, traverses de chemin de fer, forme, (de cordonn.), bois (ouvré en tout ou en partie) pour boît., chaises et bois de lit, manches de brosse, bois de brosse, fond de miroir, monture de fusil, mont. et manchons de charrue	0 0 7½	0 0 7½
Bois scié pour jalousies, de moins d'un quart de pouce d'épaisseur	0 2 0	0 2 0

B 1—*Suite.*

—	En gagnant les ports où la marée se fait sentir.	Partant des ports où la marée se fait sentir.
	CTS. M. FR.	CTS. M. FR.
† Bois de construction.		
Bois équarri et en grume, transporté par train de bois, p. 100 pds. cub	0 5 0	0 5
Agriculture.		
Produits d'animaux.		
Porc	En franchise.	En franchise.
Bœuf	"	"
Lard fumé	"	"
Fromage	"	"
Beurre	"	"
Saindoux, suif et huile de saindoux	"	"
Laine	"	"
Peaux	0 0 5	0 0 2½
Substances alimentaires végétales.		
Farine	En franchise.	En franchise.
Froment	0 0 5	0 0 2½
Seigle	0 0 5	0 0 2½
Maïs	0 0 5	0 0 2½
Farine de maïs	En franchise.	En franchise.
Orge	0 0 5	0 0 2½
Orge malté	0 0 5	0 0 2½
Avoine	0 0 5	0 0 2½
Son et provisions de bord	0 0 5	0 0 2½
Pois et fèves	0 0 5	0 0 2½
Pommes	0 0 5	0 0 2½
Pommes de terre	0 0 5	0 0 2½
Fruits secs	En franchise.	En franchsse.
Tous autres produits agricoles.		
Coton	En franchise.	En franchise.
Tabac manufacturé	"	"
Chanvre	"	"
Graine de trèfle et de mil	"	"
Graine de lin	"	"
Houblon	"	"
Articles de fabrique.		
Spiritueux indigènes	En franchise.	En franchise.
Farine et tourteaux de lin	"	"
Cuir	"	"
Meubles	0 0 5	0 0 2½
Plomb, en saumons et en barre	En franchise.	En franchise.
Fonte en gueuses	0 0 5	0 0 2½
Fonte, en loupe et en barre	0 0 5	0 0 2½
Fontes et ferronnerie	0 0 5	0 0 2½
Lainages indigènes	En franchise.	En franchise.
Cotonnades do	"	"
Sel do	0 0 5	0 0 5
Sel étranger	0 1 2½	0 1 2

B. 1—*Fin.*

—	En gagnant les ports où la marée se fait sentir.	Partant des ports où la marée se fait sentir.
	CTS. M. FR.	CTS. M. FR.
Marchandises.		
Sucre	0 0 5	0 0 2½
Melasse	0 0 5	0 0 2½
Café	En franchise.	En franchise.
Clous, carvelles et fers à cheval	0 0 5	0 0 2½
Fer et acier	0 0 5	0 0 2½
Fer, pour voies ferrées	0 0 5	0 0 2½
Emaillure en silex, poterie et verrerie	0 0 5	0 0 2½
Toutes autres marchandises	0 0 5	0 0 2½
Autres articles.		
Bestiaux vivants, cochons et moutons	En franchise.	En franchise.
Pierre, chaux et argile	0 0 5	0 0 2½
Gypse	0 0 5	0 0 2½
Roches, phosphates et superphosphates	En franchise.	En franchise.
Charbon anthracite	0 0 1¼	0 0 1¼
do bitumineux	0 0 1¼	0 0 1¼
Minerai de cuivre	0 0 5	0 0 2½
do de fer	0 0 2½	0 0 2½
Pétrole cru ou raffiné	0 0 2½	0 0 2½
Articles non spécifiés	0 0 5	0 0 2½

*Le bois de service qui est transporté sur des bateaux où il y a des effets qui doivent payer les droits au poids, ne peut être acquitté à la mesure, mais doit l'être aussi dans tous les cas au poids

Lorsque la cargaison se compose entièrement de bois de service, que l'on peut acquitter soit au pied soit à la mesure, l'expéditeur ou le gardien choisira la manière d'acquitter la cargaison, mais il ne sera permis, dans aucun cas, d'acquitter une partie de la cargaison à la mesure et l'autre au poids.

†Dans le mesurage du bois l'on évalue comme faisant partie du bois, et l'écorce qui adhère au bois et les rebuts.

Je certifie que le tableau précédent contient une liste exacte des taux de péage établis par le bureau du canal, avec le concours de la législature, et qui deviendront en vigueur à l'ouverture de la navigation.

G. W. SCHUYLER,
Auditeur.

Département du canal,
Albany, Etat de New-York,
16 avril 1880.

ETAT C.

TABLEAU COMPARATIF des droits de quaiage sur les navires du commerce étranger et sur les marchandises dans les différents ports de l'Atlantique pendant l'année 1880.

—	MONTRÉAL.	BOSTON.	NEW-YORK.	PHILADELPHIE.	BALTIMORE.
Navires à vapeur engagés dans le comm. étranger.	1½c. par ton. par jour.	En fr. — excepté quand ils ne reçoivent pas ou ne déchargent pas la cargaison.	2c. par ton. par jo'r pour les prem. 200 ton. et ½c. p. ch. tonneau additionnel. Moitié prix quand ils attend. Fr. de dr. lorsqu'ils charg. ou déch. le grain aux élévat.	1c. par ton. par jour.	Franc de droit aux quais de chem. de fer. Environ ½c. par tonneau par jour aux autres quais.
Navires à voiles	¾c. do do	do do	do do	½ à ¾c. do	Environ ½c. p. ton. par jour.
Houille, lest, briques	10c. par tonne.	Taux nominal pour marchandises en général, ½c. par pied cube ou 30c. par tonneau. Fer, acier, etc., 46c. par tonneau. Ces taux sont sujets à un escompte de 25 à 75 p. cent. Le grain chargé aux élévateurs de chemin de fer, franc de droits.	Aucun droit de quaiage sur les marchandises.	Aucun droit de quaiage sur les marchandises.	10c. par ton.
Fer, acier et rails de fer	25c. do				15c. do
Instruments aratoires, machines	30c. do				20c. do
Grain en grenier—par 100 boisseaux	25c. à l'exception de l'avoine.				25c. par 100 boisseaux.
Avoine, par 100 boisseaux.	15c.				25c. do
Farine, bœuf, porc, poisson	2c. par baril.				3c. par baril.
Marchandises sèches—par 2,000 lbs. ou 40 c. le pied	50c. par tonne.				5c. par ton.
Epiceries non énumérées, en petites boîtes	30c. do				1c. par boîte.
Ale et bière	25c. do				3c. par baril.
Liqueurs	40c. do				3c. do
Faïencerie, poterie, etc., en panier	15c. do				10c. par panier.
Verrerie et porcelaine, en caisse	20c. do				5c. par boîte.
Beurre	30c. do				1c. p. caisse. (soit 30c. p. ton)
Coton, chanvre	30c. do				5c. par balle. (soit 20c. p. ton)
Café, fruits secs	30c. do				1c. par sac.
Sucre	30c. do				6c. par boucaut (soit 6c. par tonneau.)
Mélasse	30c. do				10c. par boucaut (soit 15c. par tonneau.)*

*NOTE.—L'on n'exige que la moitié de ces taux si elles sont débarquées d'alléges ou embarquées sur les alléges en dehors du port. En franchise si les marchandises sont reçues aux quais du chemin de fer ou expédiés par le chemin de fer. Cette note ne se rapporte qu'à Baltimore.

PORT DE NEW-YORK.

Tous les navires engagés dans le commerce étranger paient au gouvernement fédéral un droit annuel de 30 cts. par tonne, et après avoir payé un droit à un port américain, ils peuvent entrer dans tous les autres, pendant un an à compter de la date du paiement, sans payer d'autres droits.

Une partie des quais appartiennent au département des docks de la cité, et les autres à des compagnies ou particuliers; mais tous ceux de la cité sont loués à l'année, et tous les droits de quaiage sont perçus par les fermiers ou propriétaires.

Le prix annuel de location d'un des quais de la ville—c'est-à-dire de ceux de moderne construction—550 à 600 pieds de long et de 75 de largeur, est d'environ $30,000, et celui des anciens quais, dont la longueur est de 400 à 500 pieds, de $8,000 à $15,000. Des compagnies de grandes lignes de steamers et de chemin de fer sont ordinairement les propriétaires ou fermiers des quais à leur usage.

La douane du port perçoit le droit de quaiage sur les navires seulement, la cargaison, à moins qu'elle ne soit débarquée sur le quai, passant en franchise; aux quais de l'élévateur des chemins de fer, les navires prenant un chargement de céréales sont aussi admis en franchise, tous les droits étant compris dans ceux imposés sur le fret ou le déchargement.

Les droits de quaiage sur les navires sont établis par statut de l'Etat de New-York, et pour les navires engagés dans le commerce étranger, ces droits sont comme suit:

Navires de 200 tonnes et au-dessus, 2cts. par tonne, par jour.

Navires de plus de 200 tonnes, 2cts. par tonne par jour pour les premières 200 tonnes, et ½c. par tonne pour le tonnage additionnel.

Les navires ne prenant pas ou ne débarquant pas de chargement ne paient que la moitié de ces droits.

Les caboteurs, bateaux de rivière et de canal, etc., paient de moindres droits.

PORT DE BOSTON.

Les navires engagés dans le commerce étranger paient au gouvernement une taxe annuelle de 30cts par tonne, pourvu qu'elle n'ait pas déjà été payée à un autre port américain.

Tous les quais appartiennent à des compagnies ou à des particuliers, lesquels s'entendent sur les taux de quaiage à exiger.

Le gouvernement de l'Etat s'est réservé un grand espace et il a fait construire d'immenses docks à Boston-Sud, mais tous sont ou doivent être loués à des compagnies de chemin de fer.

D'ordinaire, les taux de quaiage sont imposés sur la cargaison et non sur les navires. Il n'existe aucune restriction légale à cet égard.

Ce qui suit peut être considéré comme le tarif nominal du quaiage sur les principaux articles, sur lequel un escompte variant de 25 à 75 pour cent est alloué, selon la quantité et les circonstances:

Marchandises, si c'est à la mesure, ½c pour cent.
" au poids, 30cts par tonne.
Fer et acier, 40 cts par tonne.
Grain chargé aux élévateurs des chemins de fer, en franchise.

PORT DE PHILADELPHIE.

Les navires engagés dans le commerce étranger paient au gouvernement une taxe annuelle de 30cts par tonne, s'ils ne l'ont pas payée à un autre port américain.

Tous les quais appartiennent à des compagnies ou à des particuliers. Quelques-uns, cependant, ont été construits par la ville, mais leur location est adjugée aux plus offrants, d'où il suit que tous les quais sont sous le contrôle de particuliers.

Les taux de quaiage ne sont soumis à aucune restriction légale; mais ces taux, le gardien ne peut les varier en faveur de certains navires, et le gardien ne peut, non plus, empêcher un navire d'occuper son quai s'il ne l'est déjà par d'autres.

C'est le navire qui paie le quaiage et non la cargaison, à moins que celle-ci ne soit débarquée sur le quai. Sur presque tous les quais il y a des hangars où les mar-

chandises peuvent être remisées, et le prix de ce remisage forme une partie considérable du revenu du propriétaire du quai.

Les grandes compagnies de steamers et de chemin de fer sont, généralement les propriétaires ou locataires des quais qu'elles occupent.

Ci-suit les taux moyens de quaiage exigés des navires :

A l'élévateur de la Pointe Girard :—

Steamers	1 cent par tonne par jour.	
Voiliers au-dessous de 500 tonnes	$3 par jour.	
" de 500 à 800 tonnes	4	"
" de 800 à 1000 "	5	"
" au-dessus de 1000 tonnes	6	"

Quaiage en général :—

Navires au-dessous de 500 tonnes	$4 par jour.	
" de 500 à 600 tonnes	5	"
" de 600 à 800 "	6	"
" de 800 à 1,000 "	7	"
" au-dessus de 1,000 tonnes	10	"

PORT DE BALTIMORE.

Les navires engagés dans le commerce étranger paient au gouvernement une taxe annuelle de 30 cts. par tonne, s'ils ne l'ont pas déjà payée à un autre port américain

Sauf quelques-uns construits par la ville et sur ses terrains, tous les quais appartiennent à des compagnies ou à des particuliers.

Règle générale, tous les navires engagés dans le commerce étranger, et surtout les steamers, occupent les quais des compagnies de chemin de fer, et ni les steamers, ni les marchandises devant être transportés par chemin de fer ne paient de quaiage.

Les caboteurs et bâtiments de rivière mettent d'ordinaire aux quais de particuliers ou à ceux de la ville, et les navires et la cargaison paient d'ordinaire le quaiage. Cependant, il n'existe aucun tarif ou restriction établie par la loi, et par suite d'une concurrence entre les propriétaires, les taux de quaiage ont beaucoup varié. Il y a des hangars sur presque tous les quais, et lorsque les marchandises y sont remisées, les taux de quaiage, pour les navires comme pour les marchandises, sont grandement modifiés.

Les taux suivants du tarif de quaiage de la compagnie du chemin de fer Baltimore et Ohio, pour les marchandises qui ne passent pas par chemin de fer, peuvent être considérés comme la moyenne des taux en général :

Sacs—Café, fruits secs, graines, épices	1 cent chaque.	
" Nitrate de soude, plumes, noix, riz	1½	"
Ballots—Peaux crues, chanvre, coton, marchandises sèches; " Indigo, écorce, etc	5	"
Barils—Farine, bœuf, lard, saindoux, poisson, ale en bouteilles; " Liqueurs, vinaigre, soude, huile	3	"
Boîtes—Conserves, bougies, fromage, raisins; " Tabac, oranges, citrons	1	"
" Viandes	½	"
" Harengs	3	"
Caisses—Marchand, etc., au-dessous de 40 pds. c	5	"
" " " 80 "	10	"
" " au-dessus de 80 "	25	"
" Tabac	5	"
Barillets—Suif, liqueurs	5	"
Paniers—Poterie, etc	10	"
Grain en grenier—par boisseaux	¼	"
Houille, briques, lest	10 cents par ton.	
Fer, sel, ardoise, plâtre	15	"
Os, granit, marbre		"
Instruments aratoires, cordage	20	"
Mécanisme, pierres meulières		

Les navires à vapeur ont un libre accès aux quais de chemins de fer.

Bâtiments à voiles de	400 à 600 tonneaux	$1.50	par jour.
"	600 à 800 "	1.75	"
"	800 et au-dessus	2.00	"

RELEVÉ D.

Total des arrivages de grain, de farine de blé et autres, à New-York, pendant les années 1879, 1878 et 1877.

ARRIVAGES POUR DOUZE MOIS.

Année.	Par canal.	Cabotage.	Par chemin de fer.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1879	57,044,406	4,151,241	101,929,243	163,124,800
1878	63,905,872	3,606,219	85,350,079	152,862,170
1877	48,356,176	4,064,639	50,892,967	103,315,000

Arrivages pendant sept mois de navigation, de mai à novembre, inclusivement.

Année.	Par canal.	Cabotage.	Par chemin de fer.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1879	54,095,806	2,393,514	59,820,220	116,309,540
1878	62,319,667	2,074,562	46,881,467	111,275,696
1877	47,248,265	2,185,216	30,526,406	79,359,889

Arrivages pendant cinq mois d'hiver, de décembre à avril, inclusivement.

Année.	Par canal.	Cabotage.	Par chemin de fer.	Total.
	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1879	2,948,600	1,757,707	42,109,023	46,815,350
1878	1,586,205	1,531,657	38,468,612	41,586,754
1877	1,107,911	1,879,421	20,366,561	23,353,893

La proportion des exportations de New-York en 1877 a été de 50.10 pour 100.
do do do 1879 a été de 49.75 pour 100.
do do Montréal en 1877 a été de 13.55 pour 100.
do do do 1879 a été de 8.77 pour 100.
Pour les détails, voir relevé D., 2ème partie.

RELEVÉ D—2ME PARTIE.

Indiquant la proportion des exportations de grain, de farine de blé et autres, pour les années 1879, 1878 et 1877, des ports suivants.

PORTS.	1877.	1878.	1879.
New-York	50.10	50.74	49.75
Philadelphie	10.82	14.06	12.93
Baltimore	20.74	18.69	22.26
Boston	4.74	6.09	6.29
Montréal	13.55	10.42	8.67
Total	100.00	100.00	100.00

On remarquera que Philadelphie, Baltimore et Boston ont considérablement gagné aux dépens de New-York et de Montréal. La diminution pour New-York n'étant que de $\frac{35}{100}$ pour 100, est comparativement insignifiante, tandis que pour Montréal elle n'a pas été moindre que $4\frac{78}{100}$ pour 100 en deux ans.

RELEVÉ E.

Droits de pilotage perçus à différents ports pour les steamers tirant de 12 à 24 pieds d'eau, depuis mai jusqu'à novembre.—En hiver les taux sont plus élevés.

Tirant d'eau.	Montréal.	New-York.	Philadelphie.	Baltimore.	Boston.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
24 pds.	282 00	270 00	264 00	240 00	222 00
22 do	258 50	247 50	242 00	220 00	181 50
20 do	235 00	192 00	200 00	200 00	150 00
18 do	211 00	172 80	162 00	180 00	117 90
16 do	188 00	121 60	144 00	160 00	92 80
14 do	164 50	106 40	116 48	112 00	76 30
12 do	141 00	76 80	76 80	96 00	55 56

DISTANCES DE PILOTAGE.

De Montréal à la Pointe-au-Père.....345 milles.
De New-York à Sandy Hook..... 25 "
De Philadelphie au phare-flottant.....128 "
De Baltimore au Cap Henry .....160 "
De Boston à la mer..... 8 "

Les navires à vapeur et les bâtiments à voiles paient les mêmes droits à tous les ports, excepté à Montréal, mais lorsque les bâtiments à voiles sont remorqués de Québec à Montreal et de Montréal à Québec, ils paient $2.00 par pied, ce qui est 50 cents de moins que pour les steamers.

Entre Québec et Montréal les bâtiments marchant à la voile paient $4\frac{20}{100}$ par pied en montant et $2.80 en descendant, ce qui fait $7.00 par pied ; mais lorsqu'ils se font remorquer, ils ne paient que $4.00 pour l'aller et le retour.

ANNEXE No. 34

DROITS DE HAVRE ET FRAIS DE TRANSIT A MONTRÉAL ET DANS LES PORTS DE L'ATLANTIQUE.

(N° de renvoi 9,342.)

LETTRE DU SECRÉTAIRE DE LA CHAMBRE DE COMMERCE ET DE LA HALLE AU BLÉ.

MONTRÉAL, 12 novembre 1880.

L'honorable H. L. LANGEVIN, C.B.,
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—Conformément aux instructions du président de la Chambre de commerce, et du président de la halle aux blés, j'ai l'honneur de transmettre la réponse commune de leurs bureaux respectifs à votre lettre du 28 juin, dans laquelle il vous a plu demander des réponses à certaines questions relatives aux péages de canaux, aux droits de port etc. La communication se divise en quatre parties, comme suit, savoir :—

1. Tableaux relatifs au commerce de transport ; de la page 172 à la page 178, inclusivement.
2. Réponses détaillées aux demandes contenues dans votre lettre ; de la page 178 à la page 194 inclusivement.
3. Renseignements additionnels ; de la page 194 à la page 202, inclusivement.
4. Resumé de conclusions, page 202.

On regrette qu'un si long temps se soit écoulé avant que cette réponse commune ait put être présentée, mais il a paru essentiel que toutes les particularités se rattachant d'une manière ou d'une autre au sujet, vous fussent succinctement soumises, et pour y parvenir, il a fallu employer beaucoup plus de temps qu'on ne s'y attendait.

Je dois maintenant exprimer l'espérance qu'à l'aide des diverses informations transmises, vous pourrez, de concert avec votre collègue le ministre des chemins de fer et canaux, soumettre au gouvernement des représentations, de nature à assurer la prompte disparition de tous les fardeaux et empêchements qui s'opposent au développement du commerce canadien par la route du Saint-Laurent. Si tel était le résultat de vos délibérations, vous auriez contribué à faire un grand bien au commerce maritime ainsi qu'aux affaires générales de tout le pays.

J'ajouterai seulement que si vous jugez à propos d'avoir quelques autres copies du document ci-joint, afin de pouvoir en fournir un à ceux des ministres qui désireraient examiner avec vous les détails soumis, j'ai reçu ordre des présidents de me conformer à toute instruction de votre part à ce sujet.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

WM. J. PATTERSON,
Secrétaire de la chambre de commerce et de la Halle au Blé.

DOCUMENTS PRÉLIMINAIRES.

F. W. HENSHAW, écr.,
Président de la Chambre de commerce,

ET

ROBERT ESDAILE, écr.,
Président de la Halle au Blé.

MESSIEURS,—L'honorable ministre des travaux publics vous a adressé respectivement des communications dans lesquelles il demandait divers renseignements, afin qu'il pût "se trouver en mesure de traiter et discuter à fond la question récemment soumise au gouvernement fédéral par les différentes députations de l'est et de l'ouest du Canada, savoir : de rendre la navigation par la route du Saint-Laurent aussi libre que possible." Les lettres qui vous ont été envoyées sont exactement semblables. En voici une copie :

OTTAWA, 28 juin 1880.

MONSIEUR,—Afin de me trouver en mesure de traiter et discuter à fond la question récemment soumise au parlement fédéral, par plusieurs députations de l'est et de l'ouest du Canada, savoir : de rendre la navigation par la route du Saint-Laurent aussi libre que possible, je désirerais me procurer certains renseignements, que la Halle au Blé (ou la Chambre de Commerce), et autres corporations publiques peuvent me fournir, je pense, et qui me permettraient, de concert avec mon collègue le ministre des chemins de fer et canaux, de soumettre au Conseil privé, à ce sujet, tel rapport qui formerait la base de nos discussions.

J'ai en conséquence l'honneur de vous prier de me fournir les renseignements suivants :

1. Un état indiquant le prix de revient comparatif du transport par le canal Erié et les canaux du Saint-Laurent.
2. Les péages exigés sur ces deux routes.
3. Un état indiquant le chiffre comparatif des droits de port à Montréal, New-York, Philadelphie, Boston et Baltimore.
4. Quelle réduction de droits recommanderait votre bureau, soit pour les droits de tonnage sur les navires ou les droits de quaiage sur les marchandises, pour soutenir avec succès la concurrence avec les ports ci-dessus mentionnés?
5. Le coût comparatif du pilotage à tous les ports ci-dessus mentionnés, et quel remède proposerait votre bureau pour réduire les frais de ce service en bas de Québec, ainsi qu'entre cette dernière place et Montréal?
6. Quel remède proposerait votre bureau pour diminuer les prix de remorquage des bâtiments à voiles depuis la Pointe-au-Père, et de Québec à Montréal ?

Je vous prie de vouloir bien me communiquer aussitôt que possible les renseignements énumérés ci-dessus, et aussi de me transmettre toutes autres données se rattachant à ce sujet.

Je suis, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

HECTOR L. LANGEVIN.

Comme l'on a jugé que vos corporations pourraient recueillir des renseignements, et en faire rapport conjointement d'une manière plus satisfaisante que si elles étaient appelées à agir séparément, le soussigné a reçu instruction de faire des recherches et de soumettre des réponses projetées aux questions du ministre, en présentant toutes les circonstances de la question sous la forme qui pourra être considérée la plus explicite et la plus utile. C'est ce que j'ai l'honneur de faire aujourd'hui, et la seule excuse qui puisse être offerte pour le retard que j'ai apporté à la présentation de mon rapport, réside dans l'étendue des recherches qui paraissaient nécessaires et embras-

saient de longues périodes, ainsi que dans la variété des circonstances que l'on a jugées se rattacher à la question en général.

J'ai cherché principalement à recueillir et classer avec méthode tous les renseignements utiles portant directement ou indirectement sur les choses mentionnées dans la lettre ci-haut.

Ce rapport a pris des proportions qu'on ne songeait pas à lui donner en commençant. Après beaucoup de résumation, la première partie n'est guère plus qu'un aperçu synoptique des progrès du commerce de transport de l'Amérique septentrionale pendant le dernier quart de siècle. La seconde, contenant les réponses aux demandes du ministre, vaut la peine d'être examinée ; et l'on espère que le résultat de l'attention donnée à ce sujet par les gens d'affaires et le gouvernement, pourra être l'adoption de mesures propres à empêcher que le trafic de nos grandes voies de communication par eau ne soit ruiné comme l'a été celui du canal Erié.

Les recherches, dont la matière contenue dans les pages suivantes est le résultat, ont été fatigantes mais en même temps intéressantes, et il ne me reste plus qu'à exprimer l'espérance que les particularités mises au jour tendront à la prompte introduction de mesures qui débarrasseront le commerce intérieur et maritime du Canada de toute entrave.

Je suis, messieurs,

Votre obéissant serviteur,

WM. J. PATTERSON,
Secrétaire.

Montréal, 6 novembre 1880.

TABLE DES MATIÈRES.

Page.

Documents préliminaires 168
Lettre du secrétaire de la chambre de Commerce et de la Halle au blé 167

TABLEAUX RELATIFS AU COMMERCE DE TRANSPORT 172

Transport depuis le lac Erié 172
Tableau du trafic des chemins de fer *New York Central* et *Erié*, et du canal Erié 172
Tableau comparatif des recettes de trafic des chemins de fer et canaux de New-York 173
Transport depuis le lac Ontario 174
Tableau des quantités et des quotités 174
Mouvement du trafic depuis les deux lacs 175
Etats comparatif pour les chemins de fer et les canaux pendant dix ans 175
Résultats 175
Monuvement des céréales dans les ports de mer 176
Etat comparatif concernant les ports de l'Atlantique 176
Résultats concernant Montréal 177
Déductions des relevés qui précèdent 177

RÉPONSES AUX DEMANDES DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS 178

I et II.—Taux de fret et péages de canaux 178
Taux comparatifs de fret pour dix-neuf ans 178
Taux comparatifs de fret et de péages sur le canal Erié pour dix-neuf ans. 179

III. Droits de port et autres frais 180
Droits que paient les navires aux E.-U., à l'arrivée et à la sortie 180
Extraits des lois de navigation des E.-U 181
1. Port de Boston 183
2. Port de New-York 184
3. Port de Philadelphie 184
4. Port de Baltimore 185
5. Port de Montréal 186

IV.—Suppression et réduction des droits de port 187

V.—Taux de pilotage 189

1. Port de Boston 189
2. Port de New-York 189
3. Port de Philadelphie 190
4. Port de Baltimore 190
5. Port de Montréal 190

VI.—Question du remorquage 191
1. Port de Boston 191
2. Port de New-York 192
3. Port de Philadelphie 192
4. Port de Baltimore 192
5. Port de Montréal 192
6. Comment sont conduites les opérations du remorquage 192
7. Conseil pour remédier à l'état de chose actuel 193

RENSEIGNEMENTS ADDITIONNELS 192

Taux de fret maritime 194
Tableau des taux de fret en moyenne pour les grosses céréales, de Montréal à Liverpool, pendant une période de dix-neuf ans 195
Taux comparatifs de Montréal et Boston à Liverpool, pour une période de deux ans 197
Taux comparatifs de New-York et Baltimore à Liverpool, pour une période de deux ans 198
Taux comparatifs à Montréal et New-York, pour 1880 199
Bâtiments envoyés à des ports d'attente 200
Etats comparatifs des navires à vapeur et des bâtiments avec leurs chargements, pour 10 ans 200
Taux des assurances maritimes 201

RÉSUMÉ DE CONCLUSIONS 202

TABLEAUX RELATIFS AU COMMERCE DE TRANSPORT.

TRANSPORT DEPUIS LE LAC ERIÉ.

Le tableau sur cette page donne la masse du trafic qui s'est écoulé de la région du lac Erié vers la mer pendant les vingt-quatre dernières années,—les quantités de substances alimentaires végétales de toute espèce qui ont été transportées vers l'est par les chemins de fer *New-York Central* et *Erié*,—les quantités de céréales transportées dans la même direction par les canaux de New-York,—les quantités du trafic général dirigé vers l'est par chacune de ces routes,—et la totalité réunie des substances alimentaires et des marchandises ainsi transportées.

En jetant un coup-d'œil sur la dernière colonne de ce tableau, on verra, d'une manière générale, que pendant la période entière le courant du trafic vers l'est a été considérable et a constamment augmenté,—les années 1875 et 1876 offrant les exceptions les plus remarquables. Les colonnes affectées aux chemins de fer, indiquent que la plus grande partie des céréales et des marchandises en général ont passé pendant plusieurs années de la région du lac Erié par le chemin de fer *Erié*, et depuis 1869 par le *New-York Central*, tandis qu'on ne saurait dire que le trafic par la voie des canaux ait été maintenu à la hauteur de ce qu'il était il y a des années,—car depuis 1861 et 1862 aucune année n'a égalé ni l'une ni l'autre de ces deux dernières quant à la farine et au blé. L'immense augmentation du trafic se dirigeant par voie ferrée vers la mer, à travers l'Etat de New-York n'en est que plus remarquable lorsqu'on songe que pendant plusieurs années d'autres lignes mères ont charroyé du fret des Etats de l'ouest et du nord-ouest aux ports maritimes de Philadelphie et de Baltimore. On pourra se former quelqu'idée de l'importance et de l'augmentation du transport des céréales détournées à l'avantage de ces villes, en consultant le tableau qu'on trouvera à la page 176.

Années.	Chemin de fer New-York Central.		Chemin de fer Érié.		Canaux de New-York.		Totaux par chemins de fer et canaux.	
	Ton. de substances aliment. végétales.	Tonnage total.	Ton. de substances aliment. végétales.	Tonnage total.	Tonneaux de blé et de farine.	Tonnage total.	Ton. de substances alimentaires.	Grand total du tonnage.
1856	283,027	776,112	148,943	993,321	475,385	4,116,082	906,355	5,825,415
1857	275,941	838,791	120,617	978,066	263,141	3,344,061	659,699	5,160,918
1858	301,507	765.407	154,534	816,965	454,831	3,665,192	910,872	5,237,564
1859	249,751	834,319	112,727	869,072	250,872	3,781,684	613,350	5,485.075
1860	343,872	1,028,183	197,233	1,139,554	710,138	4,650,214	1,251,243	6,817,951
1861	441,562	1,167,302	243,959	1,253,419	1,054,295	4,507,635	1,739,816	6,928,356
1862	469,885	1,387,433	261,824	1,632,955	1,177,299	5,598,785	1,909,008	8,619,173
1863	405,380	1,449,604	228,632	1,815,096	846,446	5,557,692	1,480,458	8,822,392
1864	461,511	1,557,148	215,986	2,170,798	606,891	4,852,941	1,284,388	8,580,887
1865	349,103	1,275,299	212,677	2,234,350	420,643	4,729,654	982,423	8,239,303
1866	453,663	1,602,197	397,963	3,242,792	289,166	5,775,220	1,140,792	10,620,209
1867	495,194	1,667,926	277,432	3,484,546	332,589	5,688,325	1,105,215	10,840,797
1868	568,680	1,846,599	392,451	3,908,243	390,852	6,442,225	1,261,983	12,197,067
1869	764,831	2.281,885	322,978	4,312,209	636,670	5,859,080	1,724,479	12,453,174
1870	1,297,481	4,122,000	468,976	4,852,505	575,684	6,173,769	2,342,141	15,148,274
1871	1,459,919	4,532,056	745,670	4,844,208	678,450	6,467,888	2,884,039	15,844,152
1872	1,158,894	4,393,965	711,720	5,564,274	356,917	6,673,370	2,227,531	16,631,609
1873	1,452,962	5,522,724	584,030	6,312,702	682,827	6,364,782	2,719,819	18,200,208
1874	1,678,476	6,114,678	791,265	6,364,276	726,702	5,804,588	3,196,443	18,283,542
1875	1,669,070	6,001,954	674,174	6,239,946	686,709	4,859,958	3,029,953	17,101,858
1876	2,100,339	6,803,680	775,464	5,972,818	357,683	4,172,129	3,233,486	16,948,627
1877	1,787,112	6,351,356	706,571	6,182,451	385,072	4,955,963	2,878,755	17,489,770
1878	2,628,190	7,695,413	1,067,574	6,150,568	811,908	5,171,320	4,507,672	19,017,301
1879	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....

L'état succinct qui suit indique les recettes des chemins de fer *New York Central* et *Erié* et des canaux respectivement, pour le trafic allant vers l'est et vers l'ouest, pendant une période de vingt-quatre ans; les taux par tonneau et par mille y sont aussi donnés. Quoique le taux soit de 33 à 50 pour cent plus bas par le canal que par les chemins de fer, la voie de communication par eau n'a pu retenir sa part.

Annéns.	Chemin de fer N.-Y. Central		Chemin de fer Érié.		Canaux de New-York.	
	Recettes provenant du transport.	Taux moyen par tonneau et par mille.	Recettes provenant du transport.	Taux moyen par tonneau et par mille.	Montant du fret et des péages.	Taux moyen par tonneau et par mille.
	$		$		$	
1856	4,328,041	2.97 centins.	4,545,782	2 48 centins.	6,573,225	1.11 centins.
1857	4,559,276	3.13 "	4,097,610	2.45 "	3,876,000	7.99 milles.
1858	3,700,270	2.59 "	3,843,310	3.32 "	4,502,437	7.97 "
1859	3,337,148	2.13 "	3,195,869	2.17 "	3,665,806	6.72 "
1860	4,095,934	2.06 "	3,884,343	1.84 "	8,049,450	9.94 "
1861	4,644,449	1.96 "	4,351,464	1.73 "	9,369,378	1.08 centihs.
1862	6,607,331	2.22 "	6,642.915	1.89 "	10,780,431	9.59 milles.
1863	7,498,509	2.40 "	8,432,234	2.09 "	9,065,005	8.76 "
1864	8,543,370	2.75 "	9,855,087	2.31 "	10,039 609	1.15 centins.
1865	8,776,028	3.31 "	10,726,264	2.76 "	8,605,961	1.10 "
1866	9,671,920	2.92 "	11,611,023	2.45 "	10,160,051	1.90 "
1867	9,151,750	2 53 "	11,204,689	2.04 "	8,663,119	0 90 "
1868	9,491,427	2.59 "	11,425,739	1.92 "	9,012,659	0.88 "
1869	10,457,582	2.20 "	13,046,804	1.60 "	8,492,131	0 92 "
1870	14,327,418	1.86 "	12,328,027	1.37 "	7,552,988	0.83 "
1871	14,647,580	1.65 "	13,232,235	1.47 "	10,779.887	1.02 "
1872	16,259,647	1.69 "	14,509,745	1 52 "	10,648,711	1.02 "
1873	19,616,018	1.57 "	15,015,808	1.45 "	9,267.503	0 88 "
1874	20,348,735	1.47 "	13,740,042	1.31 "	6,972,607	0.73 "
1875	17,899,702	1.27 "	12,287,400	1.21 "	4,863,137	0.66 "
1876	17,593,265	1.05 "	11,429,930	1.07 "	3,898,919	0 68 "
1877	16,424,316	1.02 "	10,647,807	0.96 "	4,839,033	0.57 "
1878	19,045,830	0.91 "	11,914,489	0.97 "	3,936,520	0.42 "
1879	.....	.....	.....	.....	.....	.....

Les détails ci-dessus concernant le mouvement du trafic vers l'est à partir du lac Erié ont été recueillis dans les rapports annuels de l'auditeur des comptes relatifs aux canaux de New-York.

TRANSPORT DEPUIS LE LAC ONTARIO.

L'état succinct qui suit fait voir les quantités totales de farine et de grain qui ont été transportées de la région du lac Ontario vers l'est, pendant les onze dernières années. Les détails ont été publiés de temps en temps dans les rapports annuels du trafic et du commerce de Montréal :—

	Boisseaux.		Boisseaux.
1869	30,852,440	1875	28,582,150
1870	30,120,551	1876	27,856,724
1871	35,659,298	1877	31,324,811
1872	31,878,595	1878	29,808,195
1873	32,449,369	1879	33,963,698
1874	35,124,651		

Le mouvement moyen paraît avoir été annuellement de 31,601,853 boisseaux. La quantité la moins élevée (en 1876) a été de 11.85 pour cent au-dessous de la moyenne; la plus élevée (en 1871) a été de 12.84 pour cent au-dessus, tandis qu'en 1879 la quantité a été de 7.47 pour cent au-dessus de la moyenne de cette période, et de 9.09 seulement pour cent au-dessus de la quantité pour 1869.

Les quotités suivantes montrent qu'il s'en faut de beaucoup que le courant du trafic allant du lac Ontario vers la mer passe tout par le fleuve Saint-Laurent :

——	Oswego.	Charlotte.	Fair Haven.	Cap-Vincent.	Ogdensburg.	Montréal.
	Quotité.	Quotité.	Quotité.	Quotité.	Quotité.	Quotité.
1869	43·42	0·27	.....	0·68	13·36	42·27
1870	40·77	0·37	.....	1·51	15·43	41·92
1871	39·64	0·29	.....	1·49	13·89	44 69
1872	28·83	0·60	.....	1·35	14·00	55·22
1873	26·34	0·24	.....	0·97	11·39	61·06
1874	37·02	0·30	.....	0·97	11·96	49·75
1875	29·48	0·67	.....	1·02	8 94	59·89
1876	27·57	0·54	.....	1·05	3·50	67·54
1877	29·23	0·12	0·30	0 74	10·91	58·61
1878	17·34	0·20	0·50	0·76	11·20	70·00
1879	23·00	0·05	0·73	0·65	9·72	65·85

Il est démontré que le transport *viâ* Oswego a diminué considérablement et que celui d'Ogdensburg a beaucoup varié, tandis que les chiffres accusent une augmentation pour Montréal. Pendant une période de cinq ans (de 1870 à 1874), la moyenne annuelle pour Montréal a été de 50.53 pour cent du tout, tandis que pendant la dernière moitié de la décade, la quotité annuelle a été de 64.38.

MOUVEMENT DU TRAFIC DEPUIS LES DEUX LACS.

Les relevés qui précèdent montrent quel a été le mouvement du trafic depuis les lacs Erié et Ontario et font voir combien celui de ce dernier est comparativement peu important; un aperçu succinct de cette question du transport a aussi été présenté dans une série de tableaux par le commissaire du revenu de l'intérieur et inséré dans son rapport annuel au gouvernement fédéral. La classification faite par M. Brunel est étendue et les contrastes, qui sont frappants, confirment, à un point de vue différent, la conclusion tirée de chiffres provenant d'autres sources. Le tableau ci-après a été fait d'après ce rapport:

—		Canaux de New York.	Canal Welland.	Chemin de fer *New-York Central* et *Erié*	Acquitté à Buffalo et à Tonawanda.	Acquitté à Oswego.	Pour le canal Welland, venant et en destination de ports américains.
		1	2	3	4	5	6
		Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.	Tonneaux.
1869		1,302,613	503,860	1,087,809	786,436	267,815	337,530
1870	Total	1,295,010	596,749	1,766,457	802,592	238,181	337,384
	Augment. ou diminution.	—0·58	+18 43	+62 36	+2 05	+11 06	+0 04
1871	Total	1,850,198	668,676	2,205,589	1,315,693	297,424	384,585
	Augment. ou diminution.	+42·03	+32·55	+102·75	+67·29	+11·05	+13·94
1872	Total	1,671,320	623,448	1,870,614	1,317,276	169,818	316.619
	Augment. ou diminution.	+28·53	+23·73	+71 96	+67·50	—36·59	—6·19
1873	Total	1,745,171	540.050	2,036,992	1,432,174	131,765	236,743
	Augment. ou diminution.	+33·97	+7·18	+87 25	+82·01	—50·08	—29·86
1874	Total	1,767,598	622,558	2,791,517	1,157,503	243,325	290,114
	Augment. ou diminution.	+35 96	+23·55	+156 62	+47·18	—9·14	—14 04
1875	Total	1,305,550	511,990	2,343,241	1,017,559	126,763	291,473
	Augment. ou diminution.	+0·22	+1·61	+115·04	+29·38	—52·71	—13·55
1876	Total	1,064,293	455,022	2,875,803	783,331	99,975	181,885
	Augment. ou diminution.	—18·29	—9·59	+165·40	—0·39	—62·67	—46·11
1877	Total	1,498,984	406,567	2,493,683	1,223,100	126,809	169,836
	Augment. ou diminution.	+15·07	—19·03	+129·23	+25·52	—52 61	—49 68
1878	Total	1,912,734	438,889	3,695,764	1,644,301	93,149	161,117
	Augment. ou diminution.	+46 83	—12·89	+239·74	+109·08	—65 21	—52 26
1879	Total	1,833,399	422,725	4,353,617	1,565,543	127.163	126,407
	Augment. ou diminution.	+40·74	—16·10	+300·22	+99·07	—52·51	—62·54

Dans le tableau ci-dessus pour la décade de 1870 à 1879 inclusivement, toutes les augmentations (+) et les diminutions (—) d'année en année se rapportent aux chiffres pour 1879.

1. Il n'y a eu que deux années (1870 et 1879) pendant lesquelles les quantités de céréales transportées par les canaux de New-York ont été moindres qu'en 1869, la différence pour 1870 ne valant pas la peine qu'on s'y arrête. Dans chacune des autres années, à une exception près, l'augmentation a été considérable.

2. Quant au mouvement du trafic par le canal Welland, il y a eu des augmentations pendant les six premières années de la période, mais pendant les quatre dernières années il y a eu des diminutions dont la moyenne a été de 14.40 pour cent, pour chacune d'elles.

3. Les transports vers l'est par les deux grandes voies ferrées de l'Etat de New-York montrent un résultat très différent. Chacune des dix années accuse une augmentation de trafic. En 1870, l'augmentation a été de 62.36 pour cent, puis elle s'est élevée rapidement d'une année à l'autre jusqu'à ce qu'elle atteignit plus de 300 pour cent en 1879.

4. Les acquits de paiements à Buffalo et à Tonawanda accusent une grande augmentation, excepté en 1870 et en 1876.

5 Les acquits de paiements à Oswégo accusent une constante diminution (—), excepté en 1871.

6. Depuis les deux premières années de la décade, les quantités de céréales passant par le canal Welland, d'un port américain à l'autre, ont subi une diminution qui est devenue beaucoup plus grande dans les quatre années de 1876 à 1879.

MOUVEMENT DES FARINES DANS LES PORTS DE MER.

Le tableau qu'on trouvera sur la page suivante indique d'une manière concise les quantités totales de céréales reçues et embarquées dans les ports de l'Atlantique pendant une période de dix ans. Les quantités de farine, de blé et autres sont données en boisseaux.

		Boston.	New York.	Philadelphie.	Baltimore.	Nouvelle-Orléans.	Montréal.	Totaux.
		Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.	Boisseaux.
1870...	Arrivages ...	13,102,703	69,921,175	15,307,011	13,819,101	15,480,179	13,106,620	140,736,799
	Expédition.....	.....	29,455,814	.....	.....	.....	13,621,310	.....
1871...	Arrivages	15,037,943	89,543,673	20,102,425	17,389,443	14,601,922	16,808,108	173,483,514
	Expédition.....	.....	43,595,502	.....	.....	.....	16,186,484	.....
1872...	Arrivages	17,068,086	90,930,336	24,117,150	20,571,499	15,256,805	18,115,670	186,059,546
	Expédition.....	.....	45,901,493	.....	.....	.....	17,522,957	.....
1873...	Arrivages	17,926,202	92,137,971	24,949,157	19,099,517	13,214,226	19,989,094	187,316,167
	Expédition.....	2,145,364	54,278,072	4,807,620	9,049,545	1,433,278	17,912,572	89,626,451
1874...	Arrivages	18,000,002	107,273,158	24,625,591	24,936,208	12,295,333	17,676,188	204,806,480
	Expédition.....	3,186,318	66,088,650	6,671,334	12,555,090	2,394,476	16,739,580	107,635,438
1875...	Arrivages	18,321,063	93,895,082	28,195,330	22,048,569	9 669,296	17,324,137	189,453,477
	Expédition.....	3,987,959	50,686,401	8,846,515	11,407,489	774,927	15,363,184	91,066,475
1876...	Arrivages	22,753,698	95,949,252	35,546,845	35,310,276	9,544,194	19,086,600	218,190,865
	Expédition.....	6,043,298	55,500,158	22,016,515	24,761,307	2,145,818	18,167,642	128,634,738
1877...	Arrivages	23,215,457	103,313,782	25,727,260	34,590,303	10,025,381	18,825,184	215,697,367
	Expédition.....	5,974,621	62,4 8,317	13,473,965	25,842,450	3,101,232	17,346,678	128,157,263
1878..	Arrivages	27,291,781	152,862, 70	45,474,650	47,075,240	14,529,304	21,934,170	309,167,315
	Expédition.....	12,941,359	107,819,044	29,876,327	39,724,954	7,606,427	20,899,187	218,867,298
1879...	Arrivages ...	32,798,829	163,124,890	47,398,455	66,799,926	14,895,836	23,192,749	348,210,685
	Expédition.....	15,774,076	124,350,932	32,310,473	55,629,594	7,065,416	22,755,946	257,886,437
*1880..	Arrivages	24,821,240	124,870,001	37,253,615	43,974,977	18,311,647	19,137,515	268,377,995
	Expédition.....	16,243,017	105,608,677	25,621,840	39,832,684	11,753,340	20,309,822	219,369,380

En examinant attentivement les chiffres de la colonne affectée au trafic de Montréal, on verra qu'en 1879 les arrivages ont excédé de 5.74 pour cent ceux de 1878, et que cette dernière accuse à son tour une augmentation de 16.51 sur l'année

1877. En 1879, l'augmentation des envois a été de 17.15 pour cent sur ceux de 1878 qui avaient dépassé de 15.61 pour cent les envois de l'année précédente. Malgré cette augmentation locale, le mouvement du trafic le long du littoral fait voir qu'il y a eu constamment une diminution relative pendant plusieurs années, usqu'à la présente année, où il paraît jusqu'ici y avoir une légère augmentation. Le tableau donne les résultats suivants:

			Arrivages.		Expédition.	
En 1870, la quote-part de Montréal a été de			9.31	pour cent	.....	
1871,	"	"	9.69	"	.....	
1872,	"	"	9.73	"	.....	
1873,	"	"	10.67	"	19.98	pour cent
1874,	"	"	8.63	"	15.55	"
1875,	"	"	9.14	"	16.87	"
1876,	"	"	8.75	"	14.12	"
1877,	"	"	8.72	"	13.53	"
1878,	"	"	7.09	"	9.54	"
1879,	"	"	6.66	"	8.82	"
*1880,	"	"	7.13	"	9.26	"

Les chiffres pour 1880, que précède une astérisque (*) dans le tableau ci dessus, ne comprennent que les arrivages et les expéditions aux différents ports, pour les premiers neuf mois de l'année. Ces chiffres ne viennent pas de sources officielles, mais ils ont été assez soigneusement confrontés pour permettre de croire qu'ils donnent un assez bon état approximatif de comparaison générale. Ils accusent une légère augmentation des quotités d'arrivages et d'expédition. On croit que si les affaires de tous les ports pour le dixième mois eussent été inclues dans le tableau de la page 176, la quote-part de Montréal aurait subi une diminution, parce que, à ce port, les arrivages et l'expédition pendant le mois d'octobre pour les années passées et la présente année, offrent le contraste défavorable qui suit:

	1879.	1880.	Diminution.
Arrivages, boisseaux.....	3,976,126	3,321,402	654,724
Expédition.....	3,671,150	3,230,961	440,189

CONCLUSIONS DÉDUITES DES RELEVÉS QUI PRÉCÈDENT.

1. Le courant du trafic—disons—des céréales pour la Grande-Bretagne, paraît se diriger de plus en plus vers l'est sans égard (1) à la distance, et préférer la route la plus longue; (2) cette préférence est contraire au mode de transport plus économique par le canal Welland et le fleuve Saint-Laurent; et, (3) une conclusion assez juste, c'est que le transport par voie ferrée est aujourd'hui beaucoup moins dispendieux qu'il ne l'était il y a vingt ou trente ans (tel que démontré à la page 173). En conséquence, pour que les entrepreneurs de transport par eau puissent occuper une position relativement assez bonne, il faut faire disparaître tout obstacle et réduire tout item de dépense.

2. Les informations présentées sous forme de tableau dans l'un des relevés (page 173) démontrent que les grandes réductions faites de temps à autres dans les péages de canaux, pendant le dernier quart de siècle, n'ont pas suffi pour augmenter ni même pour conserver la masse du transport par eau.

3. Le rétablissement des taux de péage en entier sur les marchandises passant par les canaux canadiens en 1863,—(c'est-à-dire, l'arrêté du conseil en date du 19 mai 1860, qui pourvoyait à un remboursement de 90 pour cent des péages en certains cas, à Port-Colborne, a été annulé avant l'ouverture de la navigation en 1863,) n'a pas conduit, par exemple, à une augmentation du prix moyen de transport pour le blé de Chicago à Montréal,—des réductions ayant été faites *pari passu* tant par le Welland que par l'Erié.

4. On est d'opinion à Toledo que "la route la plus économique depuis cette ville jusqu'à Liverpool, *viâ* Montréal, offre des avantages additionnels sur les frais supplémentaires pour le transbordement à Buffalo et à New-York, et quelle constitue

une grande protection pour les expéditeurs de l'ouest." Lorsque l'élargissement du canal Welland sera terminé, et qu'on aura fait disparaître ou réduit tous les péages et les droits qui font obstacle, les avantages en question pourront se réaliser. En attendant, cette opinion semble être exclusivement celle de ceux qui l'expriment, comme on peut en conclure d'après le tableau et les observations qui se trouvent aux pages 175-176.

5. Quels que soient les moyens que l'on prenne pour augmenter le commerce d'exportation et d'importation du Canada par la route du Saint-Laurent, il semblerait qu'il n'est guère utile d'examiner quel effet ces mesures pourraient avoir, en supposant qu'elles en eussent aucun, sur le fret des Etats de l'Ouest à destination de l'est, autre que celui dans lequel les Canadiens peuvent avoir un intérêt direct.

6. Le chemin de fer depuis Fort-William, sur le lac Supérieur, jusqu'à Winnipeg et Selkirk, ainsi que 150 milles de la ligne mère du Pacifique canadien dans une direction ouest de ce dernier point, seront achevés avant l'automne de 1881, et il n'y a pas lieu de douter que le surplus de la récolte de grain du Manitoba s'écoulera par les chemins de fer et les lacs *viâ* le canal Welland et le fleuve Saint-Laurent jusqu'à Montréal, si on ne l'éloigne pas par des prix de transport élevés et autres frais. Ceci seul devrait être un motif suffisant pour s'efforcer de diminuer ou faire disparaître entièrement tous les taux et droits susceptibles d'être ainsi traités.

RÉPONSES AUX DEMANDES DU MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS.

I ET II.—PRIX DE TRANSPORT ET PÉAGES DE CANAUX.

1° Un état comparatif donnant les prix de transport par le canal Erié et les canaux du Saint-Laurent.

2° Les péages demandés sur les deux routes.

Années.	De Chicago à New-York, *viâ* Buffalo.				De Chicago à New-York, *viâ* Oswego.			De Chicago à Montréal par goëlette jusqu'à Kingston.	
	Nombre de jours dans le canal.	Plus haut prix, de Buffalo à Chicago.	Plus haut prix, de Buffalo à New-York.	Moyenne du prix de transport.	Plus haut prix, de Chicago à Oswego.	Plus haut prix, d'Oswego à New-York.	Moyenne du prix de transport.	Prix d'entier parcours.	
		Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	Cts.	
1861	8½	26	30	27¼	30½	22	27	.....	Les prix de transport par les vapeurs à hélice varient suivant la situation du trafic; ils sont quelquefois plus élevés que par les goëlettes jusqu'à Kingston, et quelque fois plus bas. Il est probable qu'en moyenne il n'y a pas de différence.
1862	8½	17	24½	26¾	22¼	18	26¼	26	
1863	9	12½	25	23	17	18	22¾	16	
1864	10	18	22	28¼	24	18	28¼	18½	
1865	10	19	26	26¾	27	18	27¼	18½	
1866	10	23	23	30½	30	20	31¼	18½	
1867	10	15	25	22½	18½	17	22½	17½	
1868	10	13½	24	23	16	17	23	17½	
1869	10	12	25	23	16½	20	23¼	16	
1870	10	10	16	17	15	12	18½	16	
1871	11	18	17	20¼	20	14	21¼	14½	
1872	11	18	17	24¼	20	14	23¼	21½	
1873	11	13	13	19	20	9	22	18½	
1874	11	6½	11½	14	11½	7½	15	12½	
1875	11	6½	11	11½	10	9½	12¾	11	
1876	11	5	10	9¾	7½	9	11½	10	
1877	11	6	12	11	10	13	13¼	10	
1878	10	5¼	8½	9	8½	7½	13	8½	
1879	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	8	

Le tableau qui précède fait voir la moyenne des prix de transport de chaque année depuis 1861 ; (1o) de Chicago à New-York *viâ* Buffalo et le canal Erié ; (2o) de Chicago à New-York *viâ* Oswego ; et, (3o), de Chicago à Montréal *viâ* Kingston. Les colonnes qui indiquent les plus hauts prix de transport par les canaux américains valent la peine d'être examinées, surtout pour les premières années de la période ; tandis que la moyenne de ces prix par les trois routes a été beaucoup à l'avantage de celle du fleuve Saint-Laurent à venir jusqu'à ces quelques dernières années. Il n'est guère besoin de dire, néanmoins, que tout en étant une base *convenable*, la moyenne des prix pour des périodes d'années n'offre pas toujours des données suffisantes pour en venir à des conclusions à l'égard de saisons particulières. Il serait toutefois impossible d'entrer dans plus de détails à présent. En moyenne, un bateau à hélice chargé de grain prend moins de temps pour faire le voyage de Chicago à Montréal qu'un bateau de canal chargé n'en met à passer par le canal Erié.

La moyenne des prix de transport établie dans le tableau à la page 178 comprend les péages de canaux ; les frais de transbordement à Kingston sont aussi compris dans les prix pour jusqu'à Montréal. Le plein péage par tonne de 2,000 lbs., sur le blé descendant le canal Welland, est de 20 cents, soit $\frac{5}{8}$ de cent par boisseau de 60 lbs. Lorsque ce taux est payé, le chargement a droit de passer librement par les canaux du Saint-Laurent. Tel a été le taux pendant plus de 20 ans ; excepté lorsque par un arrêté du conseil du 19 mai 1860 un remboursement de 90 pour cent, en certains cas, a dû être fait à Port-Colborne, et que le trafic libre a été établi sur les canaux du Saint-Laurent. Cet arrêté a été annulé en 1863, ainsi qu'il a été dit à la page 177.

Les taux de péage par le canal Erié sur un boisseau de blé transporté de Buffalo à Troy, dans chaque saison de navigation, depuis dix-neuf ans, ont été comme suit :

	Frais de transport et péages.			Les péages seuls ont été de				Frais de transport et péages.			Les péages seuls ont été de		
	c.	m.	f.	c.	m.	f.		c.	m.	f.	c.	m.	f.
1861	15	7	5	5	1	7	1871	12	6	2	3	1	0
1862	15	8	4	6	2	1	1872	13	1	0	3	1	0
1863	15	3	9	6	2	1	1873	11	5	7	3	1	0
1864	18	7	8	6	2	1	1874	10	1	1	3	1	0
1865	16	8	4	6	2	1	1875	8	0	1	2	0	7
1866	16	9	6	6	2	1	1876	6	7	1	2	0	7
1867	15	6	9	6	2	1	1877	7	3	9	1	0	3
1868	15	6	5	6	2	1	1878	5	9	9	1	0	3
1869	16	3	1	6	2	1	1879	.....			1	0	3
1870	11	2	2	3	1	0	1880	.....			1	0	3

On ne perçoit pas de péages sur aucun des articles suivants transportés par les canaux de New-York :—

*Lard salé.	*Laine.	Houblon.
*Bœuf.	*Bêtes à cornes, cochons et moutons.	Spiritueux indigènes.
*Lard fumé.	Coton.	Tourteaux de lin.
*Fromage.	Tabac non manufacturé.	Plomb en barres et en gueuses.
*Beurre.	Chanvre.	Lainages indigènes.
*Saindoux.	Graine de trèfle et de mil.	Cotonnades do
*Suif.	Graine de lin.	Café.

Le taux de péage qui serait perçu sur les articles précédés d'un astérisque (*) en passant par le canal Welland, est de 20 cents par tonne *pour l'aller et le retour* ; pour les autres articles, le taux est de 40 cents par tonne.

III.—DROITS DE PORT ET AUTRES FRAIS.

3o. Un état comparatif des droits de port à Montréal, New-York, Philadelphie, Boston et Baltimore.

On pourrait faire remarquer ici que les questions concernant le pilotage, le remorquage et les droits de port ont été soumises il y a plus d'un an au bureau de la Chambre de commerce, qui a fait un rapport contenant un état *approximatif* et comparatif des droits payés, soit en entrant ou en sortant, par un navire de 600 tonneaux et d'un tirant d'eau de 18 pieds, comme suit, savoir :

	PILOTAGE.	REMORQUAGE.	QUAIAGE.
Boston	$ 86 37	$ 60 00	.....
New-York	172 80	100 00	$6 par jour et droit de $9.
Philadelphhie	162 00	120 00	$3 par jour.
Baltimore	162 00	150 00	$1 par jour.
Montréal	193 50	$450 @ 600	$4.50 par jour

Les navires étrangers paient une taxe annuelle de 30 cents par tonne dans les ports des Etats-Unis.

Ce relevé général a nécessairement dû n'être que partiel, car la colonne du "quaiage" ne comprend pas les frais ordinaires auxquels les navires sont sujets, vu la difficulté qu'on a éprouvée à se procurer des détails. Ceux qui se trouvent aux pages 180 à 181 sont susceptibles de comparaisons beaucoup plus étendues et spécifiques.

Comme supplément des impôts et des droits perçus aux ports mentionnés par le ministre des travaux publics, la liste ci-dessus indique les différents items d'imposition exigés par le gouvernement fédéral de tous les navires faisant le commerce étranger, à leur entrée ou à leur sortie des ports des Etats-Unis, tel que réglé par les lois de douane et de navigation.

Droits que les Etats-Unis perçoivent à l'entrée des navires.

Droits de tonnage sur les navires engagés dans le commerce étranger, mais construits aux Etats-Unis,—par tonne	$ .30
Droits de tonnage sur les navires étrangers, par tonne	.50
Taxe de tonnage (à part le droit, en certains cas), par tonne.	.30
Droit de phare	.50
Honoraire d'entrée en douane, lorsque le chargement se compose de marchandises admises—en franchise	2.50
Honoraire d'entrée en douane, lorsque le chargement renferme des marchandises imposables	5.50
Ordre général	.20
Chaque *jurat*	.20
Permis. De débarquer chronomètre, voiles etc	.20
Fonds des hôpitaux américains. On perçoit des navires américains pour chaque employé à bord, pour leur temps de service depuis la date de la dernière entrée dans un port des Etats-Unis,—par mois	.30
Entrée de port	2.00
Honoraire du commissaire américain pour payer l'équipage, par homme	.50

Droits perçus par les Etats-Unis sur les navires, a la sortie.

Honoraires du commissaire américain préposé à l'engagement de l'équipage, par homme	$2.00
Droit pour le livre de loch, etc	3.00
Congé de la douane	2.50
Certificat de santé	.20
Engagement de l'équipage	.40
Certificat de la liste de l'équipage	.25
Règlements de marine	.20

Une communication récemment reçue du sous-secrétaire de la Trésorerie des Etats-Unis nous fournit les extraits qui suivent des lois de navigation au sujet des "droits de tonnage," qui méritent d'être consignés ici.

Sec. 4219.—Sur les navires qui se sont déclarés en douane aux Etats-Unis, venant de tout port ou lieu étranger, il sera payé des droits comme suit:

(*a.*) Sur les navires construits aux Etats-Unis, mais appartenant en tout ou en partie à des sujets de puissances étrangères, au taux de trente centins par tonneau.

(*b.*) Sur d'autres navires n'étant pas des Etats-Unis, au taux de cinquante centins par tonneau.

(*c.*) Sur tout navire n'étant pas des Etats-Unis qui sera déclaré dans un district comme venant d'un autre district, ayant à bord des effets, denrées ou marchandises pris dans un district pour être livrés dans un autre, il sera payé des droits au taux de cinquante centins par tonneau. Rien dans cette section ne sera censé amoindrir aucun des droits ou privilèges acquis ou qui pourront être acquis par aucune nation étrangère en vertu des droits et traités des Etats-Unis au sujet des droits de tonnage sur les navires.

(*d.*) Sur tous les navires étrangers qui seront déclarés aux Etats-Unis et venant de tout port ou lieu étranger auquel et avec lequel les navires des Etats-Unis n'ont pas ordinairement la permission de se rendre et de trafiquer, il sera payé un droit au taux de deux piastres par tonneau; et aucun des droits de tonnage ci-dessus mentionnés ne sera prélevé sur les navires d'une nation étrangère si le président des Etats-Unis a la preuve que les droits différentiels ou de compensation de cette nation étrangère, en tant qu'ils opéraient au désavantage des Etats-Unis, ont été abolis.

(*e.*) En sus des droits de tonnage ci-dessus imposés, il sera payé une taxe, au taux de trente centins par tonneau, sur les navires qui seront déclarés à une douane quelconque des Etats-Unis et venant de tout port ou lieu étranger; et tous les droits ou privilèges acquis par quelque nation étrangère en vertu des lois et des traités des Etats-Unis au sujet des droits de tonnage sur les navires, resteront intacts.

(*f.*) Et tout navire dont quelque officier ne sera pas citoyen des Etats-Unis, paiera une taxe de cinquante centins par tonneau. (Voir § 4131.)

Sec. 4220.—Nul navire appartenant à un citoyen des Etats-Unis faisant le commerce entre un port des Etats-Unis et un autre port des Etats-Unis, ou employé à la pêche sur les bancs, à la baleine, ou à quelque autre pêche, ne sera assujéti à la taxe ou au droit de tonnage, si ce navire est patenté, enregistré ou inscrit.

Sec. 4221.—Dans le cas de navires faisant des trajets quotidiens réguliers entre quelque port des Etats-Unis et quelque port du Canada, dans des eaux exclusivement intérieures et non navigables jusqu'à l'océan, il ne leur sera imposé aucun droit de tonnage ou honoraires de congé par les officiers des Etats-Unis, excepté lors du premier congé de ce navire chaque année.

Sec. 2793.—Les navires inscrits ou enregistrés, engagés dans le commerce étranger et de cabotage sur les frontières nord, nord-est et nord-ouest des Etats-Unis, entre un port d'un district et un port d'un autre district, et touchant aussi à quelque port intermédiaire étranger, ne deviendront pas par ce fait passibles du paiement des honoraires d'entrée et de sortie, ou de la taxe de tonnage, comme s'ils venaient de ports étrangers ou s'y rendaient; mais ces navires devront, néanmoins, faire leur déclaration d'arrivée et de partance.

Sec. 4223.—Le droit de tonnage imposé sur tous les navires engagés dans le commerce étranger ne sera prélevé qu'une seule fois dans l'année, et, après qu'il aura été acquitté par ces navires, il ne sera perçu aucun autre droit de tonnage dans le cours d'un an à compter de ce paiement. Mais cette disposition ne s'étendra pas aux

navires étrangers déclarés aux Etats-Unis et venant d'un port étranger auquel et avec lequel les navires des Etats-Unis n'ont pas ordinairement la permission d'entrer ou de commercer.

SEC. 4224.—Les navires qui paient les droits de tonnage une fois par année les paieront soit lors de leur premier acquit en douane, soit à leur première déclaration à l'entrée à un bureau de douane des Etats-Unis, selon que l'un ou l'autre de ces faits se produira le premier, chaque année de calendrier. Rien dans cette section ne sera interprété comme empêchant les douaniers de prélever ces droits de tonnage lors de la déclaration des navires à l'entrée à leurs bureaux de douane respectifs durant l'année de calendrier, si ces droits n'ont pas déjà été acquittés pour cette année.

SEC. 4225.—Un droit de cinquante centins par tonneau, qui sera appelé "droit de phare," sera prélevé et perçu sur tous les navires n'appartenant pas aux Etats-Unis qui entreront dans les ports des Etats-Unis. Ces droits de phare seront prélevés et perçus de la même manière et suivant les mêmes règlements que les droits de tonnage.

SEC. 4226.—La section précédente ne sera pas censée s'appliquer aux navires non-enregistrés, possédés par des citoyens des Etats-Unis et porteurs d'une lettre de mer ou de quelque autre document régulier, donné par un bureau de douane des Etats-Unis, prouvant que les navires sont propriété américaine.

Navires venant d'un port ou lieu étranger —I. Tous les navires marchands déclarés en douane aux Etats-Unis et venant d'un port ou lieu étranger, sont assujétis au paiement des droits de tonnage. Ils peuvent être divisés en deux classes principales, savoir :—Les navires des Etats-Unis et les navires étrangers ou n'appartenant pas aux Etats-Unis. Les navires des Etats-Unis sont ceux qui sont porteurs des documents prescrits par la loi. Ils paient 30 cts. par tonneau en vertu de l'alinéa *e*, § 4219, à l'exception de ceux dont quelque officier n'est pas citoyen des Etats-Unis, lesquels paient 50 cts. par tonneau en vertu de l'alinéa *f*. Les officiers d'un navire sont, d'après les décisions du département, le patron et les seconds, et, en outre, les mécaniciens et pilotes, si c'est un navire à vapeur.

II.—Les navires étrangers peuvent être divisés, relativement aux droits de tonnage, en cinq classes :—

1. Les navires construits dans les Etats-Unis, mais appartenant en totalité ou en partie à des sujets de puissances étrangères.

2. Les navires non construits aux Etats-Unis et appartenant en totalité ou en partie à des sujets de puissances étrangères.

3. Les navires, construits n'importe où, possédés en totalité ou en partie par des sujets de puissances étrangères, qui entrent d'un endroit étranger où les navires des Etats-Unis n'ont pas ordinairement la permission dentrer et faire le commerce.

4. Les navires non construits dans les Etats-Unis appartenant à des citoyens des Etats-Unis, et munis seulement d'une lettre de mer ou autre document de la douane prouvant qu'ils sont propriété américaine.

5. Les navires sans documents.

III.—Les navires de la classe 1 paient 30cts par tonneau en vertu de l'alinéa *a*, § 4219, 30cts par tonneau de plus en vertu de l'alinéa *e*, et 50cts par tonneau pour droits de phare, et vertu du § 4225, faisant $1.10 en tout.

Les navires de la classe 2 paient 50cts par tonneau en vertu de l'alinéa *b*, 30 cts par tonneau de plus en vertu de l'alinéa *e*, et 50cts par tonneau pour "droits de phare," en vertu du §4225, faisant $1.30 en tout.

Les navires de la classe 3 paient $2 par tonneau en vertu de l'alinéa *d*, 30 cts par tonneau de plus en vertu de l'alinéa *e*, et 50cts par tonneau pour "droits de phare," en vertu du § 4225, faisant $2.80 en tout.

Les navires de la classe 4 paient 50cts par tonneau en vertu de l'alinéa *b*, et 30 cts par tonneau de plus en vertu de l'alinéa *e*, faisant 80 cts par tonneau ; et si l'armateur ou le patron refuse de prêter le serment requis par le § 4226, il doit payer 50 cts de "droits de phare," en vertu du §4225, faisant $1.30 par tonneau.

Les navires de la classe 5 paient la même chose que les navires des classes 1 ou 2, selon que ce sont des navires construits aux Etats-Unis ou non. Le percepteur doit s'assurer, par la preuve offerte, que le navire a été construit aux Etats-Unis avant de l'admettre à payer sous la classe 1 à $1.10 par tonneau. (Aucune importation n'est dermise dans les navires de la classe 5. Voir § 2497 des statuts revisés des Etats-Unis.)

1.—Port de Boston

Voici le tarif des droits payables à ce port par les navires de long cours :—

A l'entrée—100 tonneaux et plus, cargaison imposable	$5.50
" " exempte de droits.	3.17
A l'acquit—sous patente	0.50
sous enregistrement	1.50
navire étranger, au cabotage	2.00
" " de long cours	3.30

☞ *Relativement aux détails qui précèdent, obtenus de sources locales, voir la liste des droits imposés par le gouvernement des Etats-Unis sur les navires étrangers, ainsi que sur les navires américains employés au commerce étranger, pages* 180, 181 et 182.

Droits de quai et de dock—Les navires qui déchargent leurs cargaisons, ou qui se chargent de grain aux entrepôts (*elevators*), ou prennent d'autres chargements aux quais, sont exempts du paiement des droits de quai.

Les steamers paient 1c. par jour par tonneau de registre.

Les voiliers de plus de 200 tonneaux de registre, ½c. par tonneau par jour.

Jours de planche exempts de droits de dock :—

Chargement.		*Déchargement.*	
200 à 500 tonneaux	20 jours.	200 à 500 tonneaux	7 jours.
500 à 800 "	25 "	500 à 800 "	10 "
800 à 1,100 "	35 "	800 à 1,100 "	15 "
1,100 à 1,500 "	40 "	1,100 à 1,500 "	20 "
Au-dessus 1,500 "	45 "	Au-dessus 1,500 "	25 "

Note—Les renseignements qui précèdent sont tirés d'un "*Index to the Port of Boston.*" Des explications et de nouveaux renseignements ont été reçus de bonne source, comme suit :—

Quaiage.—Il n'est pas imposé de droits de quai sur les navires : l'expéditeur ou le destinataire les acquitte. Quand un navire se rend à un dock de chemin de fer pour décharger, le quaiage est libre sur cette partie de la cargaison qui est expédiée par le chemin ; et la même règle s'applique à un navire chargeant à un dock de chemin de fer—la partie de son chargement qui est apportée par le chemin est exempte de droits de quai. Dans tous les cas où un chargement est reçu d'une allége ou autre bâtiment, ou lui est livré, bord à bord, tandis que le navire est au quai, les marchandises ainsi livrées ou reçues sont frappées de moitié des droits de quaiage.

Taux particuliers.—Lorsque les effets ne sont pas apportés par un chemin de fer à son dock où le navire est en chargement, les droits sur les principaux articles sont comme suit :—

Farine, par brl	4c.	Beurre, par tinette	1c.
" par sac	2c.	Foin, par tonne	40c.
Fromage, par boîte	1c.	Nourriture des bestiaux, par sac.	2c.
Saindoux, par tierçon,	7c.	Bestiaux, par tête.	15c.
Lard fumé, par boîte	6¼c.	Moutons ou cochons, par tête..	4c.

N. B.—Les bêtes à cornes, les moutons et les animaux vivants sont invariablement assujétis aux droits de quai, qu'ils viennent par le chemin de fer ou non.

6—12½

Frais de transbordement des grains et autres.

Grain en grenier, livré par l'élévateur flottant, ¾c. à 1¼c. par boisseau.
" " chargement et arrimage, pour 1,000 boisseaux.. $1.50 à $2
Louage des sacs (à rapporter au port), chaque..... ..... .05
Arrimage et couture des sacs, chaque..... .01½
Vaigrage (*ceiling*), pour la cargaison, 1¼c. par boisseau;—peut servir pour 3, 4 ou 5 voyages.
Honoraires de l'inspecteur.....$10.00

2.—Port de New-York.

Les taux et droits qui suivent sont payés par tous les navires de long cours:
Droits de quarantaine..... $6.50
Droits d'hôpital—pour le capitaine..... 1.50
pour chaque second..... 1.00
pour chaque matelot..... 50
Officier de santé..... 6.50

☞ *Relativement aux détails qui précèdent, obtenus de sources locales, voir la liste des droits imposés par le gouvernement des E.-U. sur les navires étrangers, ainsi que sur les navires américains employés au commerce étranger, pages* 180, 181 *et* 182.

Quaiage—Tous navires de 200 tonneaux et moins, par tonneau, 2c. par jour.
Tous navires de plus de 200 tonneaux, 2c. par jour pour chacun des 200 premiers tonneaux, et ½c. par jour pour chaque tonneau additionnel.
Le propriétaire ou locataire d'un quai peut exiger 5c. par tonneau par jour pour toutes les marchandises laissées sur son quai, après qu'il s'est écoulé 24 heures depuis qu'elles y ont été débarquées ou déposées.
Honoraires du maître de havre, de $3 à $24, suivant la grandeur du navire,—le taux légal étant de 1½c. par tonneau.

Lest—déchargement..... 35c. par tonneau.
chargement, pierre, livré à bord ..... 60c. "
" galets, livré à bord ..... 65c. "
" terre, livré à bord ..... 50c. "

Frais de transbordement des grains et autres.

Par élévateur—dans des navires à un seul pont, y compris l'arrimage, par 1,000 boisseaux..... $7 00
dans les navires à double pont, y compris l'arrimage, par 100 tonneaux..... 8 00
Livré en sacs sur navires de long cours, par 1,000 boisseaux..... 6 25
" " " cabotiers, y compris l'arrimage..... 2 50
Chargement en sacs, par 1,000 boisseaux..... 5 00
Louage des sacs (à rapporter au port), par 100 sacs..... 4 00
Vaigrage (*ceiling*), pour le grain en grenier, par 100 boisseaux. 75

3.—Port de Philadelphie.

Les frais payés par tous les navires de long cours sont comme suit:—

Honoraire d'entrée.....	$2 50	Honoraire d'acquit.....	$2 50
Maître de havre.....	2 00	Patente de santé.....	20
Honoraires de l'inspecteur..	3 00	Manifeste attesté.....	20
Estampillage du manifeste.	$1 à $2		

☞ *Relativewent aux détails qui précèdent, obtenus de sources locales, voir la liste des droits imposés par le gouvernement des E.-U. sur les navires étrangers, ainsi que sur les navires américains employés au commerce étranger, pages* 180, 181 et 182.

Droits de quai sur un navire..... $4 00 par jour
" " sur une barque, un brick ou une goëlette..... 3 00 "

Bien qu'en général ces taux soient exacts, les items suivants sont plus spéciaux :—Frais aux quais de la ville, de $2 à $5 par jour ; aux embarcadères des huiles, $3.50 par jour pour les navires de moins de 300 tonneaux ; $4.50 sur les navires de 300 à 500 tonneaux ; $5 50 sur ceux de 500 à 800 tonneaux ; $6.50 sur ceux de 800 à 1,000 tonneaux ; et $7.00 pour les navires de plus de 1,000 tonneaux. Les taux aux quais de chargement des grains ne dépassent pas $2.00 par jour—et quelques-uns de ces quais sont *libres*.

Les navires espagnols, portugais, italiens et de l'Amérique du Sud paient une somme de $2.50 en sus de frais de pilotage.

Lest de pierre, $1.00 à $1.50 par tonne.

Frais de transbordement des grains et autres.

Chargement de grain en grenier, par 1,000 boisseaux..... $2.40
" en sacs, " 5.60
Louage des sacs (à rapporter au port), par 100 sacs..... 3.00
Vaigrage (*ceiling*), pour le grain en grenier, ¾c. à 1c. par boisseau
Honoraires de l'inspecteur..... ..... 10.00

4.—Port de Baltimore.

Les taux suivants sont exigés de tous les navires de long cours :—

Les navires avec chargement d'effets imposables paient comme suit :—

Déclaration en douane..... $2.50
Inspection de la douane..... .... 3.00
Permis " ..... .20

Les navires chargés de marchandises libres de droits paient :—

Déclaration en douane..... $2.50
Inspection de la douane..... .67

☞ *Relativement aux détails qui précèdent, obtenus de sources locales, voir la liste des droits imposés par le gouvernement des E.-U. sur les navires étrangers ainsi que sur les navires américains employés au commerce étranger, pages* 180, 181 et 182.

Honoraires de quarantaine et de médecin—1c. par tonneau de registre.

Quaiage par jour :—Navires de moins de 400 tonneaux.....$1.25
de 400 à 600 tonneaux.... 1.50
de 600 à 800 " 1.75
de 800 et plus..... 2.00

Ces taux s'appliquent aux quais possédés ou loués par des particuliers, où les cargaisons de toute espèce sont prises ou déchargées. Aux quais qui appartiennent à la ville ou à l'Etat, le taux est de 1c. par tonneau de registre par jour ; aux entrepôts de grains (élévateurs), $1.50 par jour pour les navires de 500 tonneaux de registre et moins, et $2 pour ceux de plus de 500 tonneaux ; aux quais aux huiles, $3.50 par jour pour tous les navires, de quelque grandeur qu'ils soient.

Lest.—Déchargement, par tonneau..... ..... 20c. à 30c.
Chargement et prix de la terre ou de la pierre, par tonneau .... 50c. à 70c.

Frais de transbordement des grains et autres.

Grains en grenier, par élévateurs, par 100 boisseaux.....	38c.
" arrimage, " "	$1 50
Arrimage des sacs, par 1,000 boisseaux.....	5 00
Louage des sacs (sacs à rapporter au port), par 100..	3 00
Coudre des sacs, par 100	50
Vaigrage (*ceiling*), pour le grain en grenier, 1⅛c. par boisseau; le même vaigrage doit pouvoir servir, avec de légères réparations, pendant 4 ou 5 voyages.	
Honoraires de l'inspecteur...	10 00

5.—Port de Montréal.

Les droits qui suivent sont perçus sur tous les navires de long cours :
Droits d'hôpital..... 2c. par tonneau de registre.
Droits de police..... 3c. " "

Droits de quai :—

" Vapeurs de 50 tonneaux de registre et plus, par jour..... 1½c. par tonneau de registre.
" Voiliers, de 50 tonneaux de registre et plus, par jour..... ..... ¾c. "

Les commissaires du havre sont autorisés par un arrêté du conseil, daté du 19 avril 1880, à prélever des droits sur "tous les effets, animaux et marchandises quelconques débarqués ou embarqués dans le havre." Le tarif imprimé contient une énumération d'environ 300 articles frappés de droits spécifiques. Les droits, sur les deux tiers de ces articles, sont au taux de 20c. à 50c. par tonne, savoir :—Sur 13 articles, 20c. par tonne; sur 38 articles, 25c. par tonne; sur 80 articles, 30c. par tonne; sur 28 articles, 40c. par tonne; et sur 19 articles, 50c. par tonne.

Le blé, le maïs, les pois, l'orge, le malt, paient 25c. par 100 boisseaux; et l'avoine 15c. par 100 boisseaux.

Il est aussi prescrit que: "sur tous les effets, articles et marchandises dont la quantité ne peut être facilement vérifiée par le poids, la mesure ou autre mode d'évaluation spécifié par ce tarif, il sera loisible aux commissaires du havre de prélever un droit de ¼ de 1 pour cent sur leur valeur."

Frais de transbordement des grains et autres.

Les commissaires du havre prélèvent les droits suivants (tel que ci-dessus indiqué) :—

Sur le blé, le blé-d'inde, l'orge, le malt, les pois, etc., par 100 boisseaux.	25c.
Sur l'avoine, par 100 boisseaux.....	15c.

* Droits de la Trinité—5 p. c. sur tous les pilotages—sont déduits des comptes de pilotage, et il est compris qu'ils sont versés au fonds des pilotes infirmes.

Les frais de transbordement par les élévateurs flottants sont comme suit :—

Transbordement (dont moitié est payable par le navire en chargement), par boisseau ..... ½c.

Remplir et coudre les sacs à grain, par sac..... ¾c. à 1c.

Louage des sacs, y compris le remplissage et la couture (à rapporter au port), par sac..... 4½c.

Les chargements de grains venant directement de l'ouest par chemin de fer pour être expédiés de Montréal en Europe, sont transférés des wagons, portés aux navires dans le port, et livrés sous mât pour environ 1¾c. par boisseau pour toutes les dépenses locales; mais ces frais sont généralement compris dans les prix de transport d'entier parcours. On accorde aussi un emmagasinage gratuit pendant dix jours quand on le demande.

Emmagasinage du grain—¼c. par boisseau pour les cinq premiers jours.
¼c. " " pour les trois termes suivants de cinq jours chaque.
¼c. " " pour chaque terme suivant de dix jours.
Taux d'hiver pour la saison (du 1er novembre au 15 mai), 2½c. par boisseau.

Frais de vaigrage (*ceiling*) pour les cargaisons de grains :—

Navire en bois, par tonneau de registre..... 45 à 60c.

Navire en fer, qui ne sont pas vaigrés plus haut que la courbure du fond de cale, par tonneau ..... 30 à 40c.

Le même vaigrage, avec de légères réparations faites de temps à autres, doit pouvoir servir pour trois ou quatre voyages.

Les steamers munis de citernes à lest d'eau, lorsque les couvercles des citernes sont libres, secs et calfatés, n'ont pas besoin de vaigrage.

Honoraires du gardien de port..... $4 à $6

Droits et frais spéciaux, 1880.

Remorquage dans le port—Pour un remorqueur .....$5 à $10
Pour deux remorqueurs..... $20

Lest—Droit de quai sur le..... .10c. par tonne
Charriage.....20c. par tonne
Déposé le long du navire, sur demande.....50c. par tonne

Piqueur (*tallyman*), lorsque requis .....$2 par jour de 10 heures.

Gardien " .....$2 par jour de 12 heures.

Officier des douanes—heures supplémentaires lors du déchargement.....$2.50 par nuit.

Honoraires du préposé à l'engagement pour les navires anglais, pour chaque homme engagé ou congédié.....50cts.

Sommaire de protêt, $1. Transcription au long du protêt, sur demande, $5.

Le salaire des arrimeurs pour décharger les navires à l'entrée ou les charger à la sortie, sont de 16c. à 20c. par tonne, tant au poids qu'à la mesure.

IV.—ABOLITION ET RÉDUCTION DES DROITS DE HAVRE.

4° Quelle réduction de droits recommanderait votre bureau, soit pour les droits de tonnage sur les navires ou les droits de quaiage sur les marchandises, pour soutenir avec succès la concurrence avec les ports ci-dessus mentionnés?

1. Les prix de transport d'entier parcours pour les marchandises, de la Grande-Bretagne à Toronto, par exemple, ou à d'autres localités d'Ontario, sont à peu près les mêmes, que le transport par mer se termine à New-York, Boston ou Montréal. Il n'est pas imposé de droits de quaiage aux deux premiers de ces ports, sur les marchan-

dises en transit à destination de l'intérieur des Etats-Unis ou du Canada. Cependant, les droits de quaiage à Montréal s'élèvent à un chiffre important. Vu la concurrence excessive qui existe dans toutes les branches du commerce, l'on croit qu'un remède efficace serait *d'abolir promptement tous ces péages*, car ils sont une lourde charge sur le commerce étranger du Canada et ont pour effet de faire passer le fret devant les navires et steamers canadiens pour prendre des voies étrangères détournées, et le rendre à meilleur marché aux cités et villes d'Ontario.

2. Le tableau qui suit pourra faire juger de l'effet du tarif des droits que les Commissaires du havre de Montréal ont été autorisés, en avril dernier, à prélever (voir page 186), et démontre la nécessité de réduire ces droits :

	1878	1879	1880 jusqu'au 1er octobre
Trafic de long cours :			
Droits de quaiage sur les importations	$59,216	$84,207	$91,200
do do exportations	103,046	67,644	57,500
do do steamers		41,975	54,800
do do navires à voiles		16,442	
	$162,262	$210,268	$203,500
Trafic local :			
Droits de quaiage sur les marchandises	$8,190	$6,648	
do do barges	18,497	17,625	$30,514
do do bateaux à vapeur	25,473	22,891	
	$52,160	$47,164	$30,514
	162,262	210,268	203,500
Totaux annuels	$214,422	$257,432	$234,014

Les revenus du havre se sont élevés à $269,596 en 1879, et les droits prélevés sur les marchandises importées et exportées paraissent avoir été de 56.52 pour cent de ces revenus. Si l'on y ajoutait les droits payés par les navires à vapeur et à voiles qui ont transporté ces marchandises, ils formeraient un total d'environ 66 pour cent. Cela a eu simplement pour effet d'ajouter environ $180,000 au coût des marchandises apportées au port de Montréal ou transportées de ce port,—somme qui aurait été épargnée dans les ports de Boston, New-York, Philadelphie et Baltimore.

3. Le relevé qui suit fait voir la différence qui existe entre les droits de quaiage payés par les navires à vapeur et à voiles dans les différents ports de l'Atlantique et ceux payés à Montréal, d'après les taux cités aux pages 183, 184, 185, 186,—l'exemple choisi étant un navire de 1,500 tonneaux.

		Steamers.	Voiliers.
* Boston	par jour	$15 00	$7 50
New-York.	do	10 50	10 50
Philadelphie.	do	4 00	4 00
† Baltimore.	do	2 00	2 00
Montréal.	do	22 50	11 25

4. Il paraît que, durant les dix dernières années, le revenu du trafic étranger s'est élevé en moyenne à 74·37 pour cent du revenu total,—les dépenses faites pour les travaux du havre en dix ans avant été d'environ $80,000 de moins que ce qui avait été dépensé en sept ans pour les travaux du fleuve. La somme payée comme intérêts sur le prêt du gouvernement, en quatre ans, n'a pas été beaucoup inférieure à $200,000, et sur la dette du havre, en dix ans, de $840,000. Les revenus, en dix ans, provenant des droits de quai sur les navires de long cours, ont été de $1,738,600. Si la commission du havre était immédiatement libérée, par le gouvernement et par la ville de Montréal, des obligations de sa dette, une immense réduction des droits de quaiage (disons 75 pour cent) pourrait signaler l'ouverture de la navigation en 1881.

* Pour les exceptions à la règie dans le port de Boston, voir page 183, sous la rubrique "Quaiage."
† Pour les exceptions, voir le paragraphe près du bas de la page 185.

5. L'on remarquera que la réduction suggérée n'affecterait pas les revenus provenant de sources locales; au contraire, ils augmenteraient probablement par l'affluence des navires de long cours. Dans ce cas, la Commission pourrait s'occuper d'autres réductions et économies, *qui auraient bientôt pour effet de faire de Montréal le port de mer le moins dispendieux de l'univers pour les navires de long cours de toutes les nations.*

V.—DROITS DE PILOTAGE.

5. Le coût comparatif du pilotage à tous les ports ci-dessus mentionnés, et quel remède proposerait votre bureau pour réduire les frais de ce service en aval de Québec, ainsi qu'entre cette place et Montréal.

1.—Port de Boston.

Les droits de pilotage pour un navire à voiles de 600 tonneaux, tirant 18 pieds d'eau, à partir du phare de Boston (*Boston Light*), qui se trouve à 9 milles de la ville, sont comme suit:—

A l'entrée, $3.80 par pied de tirant d'eau.....	$ 68.40
A la sortie, $3.75 " "	49.50
	$117 90

En pratique, le pilotage est obligatoire, tant pour les navires à vapeur que pour les voiliers; ils mettent généralement en panne et attendent un pilote, plutôt que de courir le moindre risque sans en avoir un. Si un navire est abordé à 15, 20 ou même 25 milles du phare de Boston, en été (soit d'avril à novembre), le pilote n'a droit à rien de plus que s'il eût été pris à cent mètres de ce phare. En hiver, il a droit à une indemnité de distance, mais il faut qu'il monte à bord à quatre milles au-delà du phare de Minot, qui se trouve à 9 milles plus loin que le phare de Boston — la distance totale étant de 22 milles. Cette indemnité de distance, pour un navire tirant 18 pieds d'eau, serait de $13.68, ce qui porte les droits à $131.58 en hiver.

Tous les navires des Etats-Unis, sans égard à leur tonnage, sont exemptés de l'obligation de prendre un pilote lorsqu'ils ont un permis de cabotage. Les navires de moins de 300 tonneaux de registre, lorsqu'ils naviguent en vertu d'un registre, peuvent refuser les services d'un pilote et ne payer que la moitié des droits de pilotage.

2.—Port de New-York.

Les droits de pilotage pour un navire à voiles de 600 tonneaux, tirant 18 pieds d'eau, de Sandy-Hook à New-York (distance de 21 milles), sont:—

A l'entrée, $5.50 par pied de tirant d'eau..	$ 99.00
A la sortie, $4.10 " "	73.80
	$172.80

La distance, de la Batterie (la pointe sud de la ville) à la barre, et sur elle, à Sandy-Hook, est de 21 milles. Lorsque le vent est bon, les pilotes quittent généralement le navire lorsqu'il a dépassé la barre; lorsque le vent est contraire, ils le conduisent jusqu'au phare-flottant, à six milles plus loin.

Entre le 1er novembre et le 1er avril, on ajoute $4 aux taux ci-dessus, tant à l'entrée qu'à la sortie.

Le pilotage est obligatoire pour tous les navires étrangers; mais l'acte qui régit ce service prescrit que "nul patron d'un navire appartenant à un citoyen des Etats-Unis, et commissionné et employé au service du transport par voie de Sandy-Hook, sera tenu d'employé un pilote commissionné."

3.—Port de Philadelphie,

Les frais du pilotage d'un navire à voiles de 600 tonneaux, tirant 18 pieds d'eau, de Philadelphie au caps de la Delaware (108 milles), seraient :—

A l'entrée, $4.50 par pied de tirant d'eau	$81.00
A la sortie, même taux	81.00
	$162.00

Le pilotage est obligatoire pour tous les navires arrivant ou à destination d'un port étranger.

Les navires espagnols, portugais, italiens, russes, et de l'Amérique du Sud, sont obligés de payer $2.50 en sus du prix ordinaire du pilotage.

4.—Port de Baltimore.

La distance du pilotage jusqu'au cap Henry est de 177 milles. Pour un navire à voiles de 600 tonneaux, tirant 18 pieds d'eau, les frais sont:—

A l'entrée, $5.00 par pied de tirant d'eau	$90.00
A la sortie, même taux	90.00
	$180.00

Si un navire est hêlé en dehors de la circonscription au cap, il est obligé de prendre un pilote ; mais s'il est rendu dans les limites de la circonscription lorsqu'il est hêlé, le patron peut refuser d'en prendre un.

Les cabotiers paient une taxe annuelle de 6c. par tonneau, et sont exempts du pilotage.

5.—Port de Montréal.

Les frais de pilotage pour un navire à voiles de 600 tonneaux, tirant 18 pieds d'eau, en remorque, sont comme suit ;—

De la Pointe-au-Père à Québec, 161 milles, $3.60 par pied	$64.80	
De Québec à la Pointe-au-Père, $3.15 par pied	56.70	
		$121.50
De Québec à Montréal, 150 milles, $2 par pied	$36.00	
De Montréal à Québec, même taux	36.00	
		72.00
		$193.50

Nous devons ajouter que du 10 au 19 novembre, les taux, de la Pointe-au-Père ou du Bic à Québec, et *vice versâ*, sont de $4.60 et $4.15 par pied de tirant d'eau, respectivement. Le pilotage d'un navire tirant 18 pieds d'eau, vers la fin de la saison, coûterait donc $229.50.

Il appert d'après les relevés qui précèdent des frais de pilotage, que le désavantage où se trouve Montréal est plutôt dû à la *distance* qu'à la *dépense*. Les tarifs sont tous plus élevés aux autres ports qu'à Montréal, et les totaux pour l'été se trouvent comme suit :—

		Distance totale en milles.		Frais de pilotage.
A et de	Boston	18	.....	$117 00
"	New-York	42	.....	172 80
"	Philadelphie	206	.....	162 00
"	Baltimore	354	.....	180 00
"	Montréal	622	.....	193 00

1. L'on croit que lorsque le système de communications télégraphiques dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent sera définitivement établi, les arrangements pour le

pilotage pourront être fort simplifiés, et l'on pourra s'assurer des services des pilotes plus facilement qu'on ne l'a pu faire jusqu'ici, et leur nombre pourrait être considérablement réduit. Cela pourrait se faire en établissant un ou plusieurs postes avec lesquels les patrons des navires arrivant pourraient communiquer au moyen du service des signaux électriques.

2. Le service du pilotage devrait être libre, et tous les hommes compétents devraient y être admis. Chaque pilote devrait recevoir et garder tous ses gains.

3. Il ne devrait pas être exigé de droits de pilotage en mer d'aucun navire, soit en remontant, soit en descendant, lorsqu'il est en remorque d'un remorqueur dont le patron est lui-même un pilote commissionné de première classe.

4. Les droits de pilotage devraient être réduits, et tous les hommes inhabiles ou incapables rayés du rôle des pilotes.

VI.—LA QUESTION DU REMORQUAGE.

Bien que le ministre des travaux publics n'ait pas demandé le tarif de remorquage dans les autres ports de mer, nous avons cru devoir établir, autant que possible, une comparaison sur une base identique à celle des renseignements fournis au sujet du pilotage.

1.—Port de Boston.

Les taux du remorquage d'un navire de 600 tonneaux, tirant 18 pieds d'eau, du phare de Boston au dock, et *vice versâ*, sont :—

A l'entrée.....	$35 00
A la sortie.....	35 00
	70 00

Si un navire à l'entrée prend un remorqueur au-delà du phare de Boston—où s'il est remorqué à la sortie plus loin que ce phare,—le service supplémentaire fait le sujet d'une convention entre le navire et le remorqueur.

2.—Port de New-York.

Un navire de 600 tonneaux peut-être remorqué aux prix suivants :—

A l'entrée.....	$35 00
A la sortie.....	35 00

Les patrons de navires font marché avec le remorqueur suivant les besoins. Parfois, lorsque le vent et la marée sont favorables, le remorqueur quitte le navire au détroit, qui se trouve à six milles de la Batterie; si le vent et la marée sont contraires, il le conduit à 15 ou 20 milles.

" Il n'est pas fixé de tarif légal pour le remorqueur, le prix demandé dépendant de la distance, de l'état de la température et de la grosseur du bâtiment. Si le temps est favorable, un navire de 300 à 400 tonneaux peut être remorqué à l'entrée pour $30; de 600 tonneaux, $35; de 1,000 tonneaux, $45; et si le navire sait dans quel dock il doit se placer, sa mise en dock est comprise. *Si le navire est obligé pour quelque raison de se servir de la vapeur pour entrer, les prix sont beaucoup plus élevés.* Les remorquages à la sortie sont régis par les mêmes règles."

3.—Port de Philadelphie.

Le coût du remorquage d'un navire de 600 tonneaux, tirant 18 pieds d'eau, des caps de la Delaware à la ville—distance de 103 milles—serait :—

A l'entrée, 50c. par mille	$51 50
A la sortie, 75c. "	77 25
	128 25

Les prix d'été sont conventionnels. Les navires arrivant se rendent fréquemment à la voile jusqu'à l'île Reedy, qui se trouve à 46 milles de la ville, et là ils prennent un remorqueur. Il n'est pas d'habitude que les navires en partance se fassent remorquer plus loin que l'île Reedy. Dans ce cas le remorquage ne coûte que $57.56.

On dit que les remorqueurs de la rivière Delaware sont les plus puissants de l'univers, car ils ont chacun une force d'environ 2,000 chevaux.

4.—Port de Baltimore.

Les frais de remorquage d'un navire de 600 tonneaux, tirant 18 pieds d'eau, du cap Henry à Baltimore, 177 milles, seraient :

A l'entrée.....	$142 00
A la sortie	142 00
	$284 00

5.—Port de Montréal.

Citer les prix du remorquage ici comme dans les exemples qui précèdent, ne servirait qu'à induire en erreur, pour la simple raison que, bien que les employés des remorqueurs parlent quelque fois du " tarif régulier," il n'existe réellement pas de tarif pour le service du remorquage dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent. Cependant, il paraît qu'il y en a eu un portant la date de 1874, parce que la *Canada Shipping Company* a préparé une liste de prix, pour la saison de 1880, pour les services de son remorqueur le *Lake*, qu'elle dit être de 50 pour cent inférieurs à ceux de 1874. D'après cette réduction, un navire de 600 tonneaux, tirant 18 pieds d'eau, aurait à payer 4c. par tonneau pour un service de première classe, de Québec à Montréal, ou $276 pour le voyage (les taux en descendant, par les deux tarifs, étant de 25 pour cent de moins qu'en remontant), tandis que sous le régime de 1874 le remorquage aurait probablement coûté $552. Mais, en 1876, il a été publié un tarif de remorquage par les " Remorqueurs de l'Opposition," d'après lequel le taux exigé pour un navire comme ci-dessus était porté à 91c. par tonneau, ou $546 de Québec à Montréal. La différence entre le prétendu tarif régulier de 1874 et celui de 1876 était si minime, que l'on était porté à supposer que l'opposition n'était que fort nominale et ne servait qu'à tromper les navigateurs sans défiance. Le prix demandé par la compagnie ci-dessus mentionnée, de la Pointe-au-Père à Québec, est de $175, ou $306.25 pour le remorquage dans les deux sens.

6.—Comment se fait le service du remorquage.

On dit que pour le fleuve et le golfe Saint-Laurent, ce service ne répond pas à la demande. Quelques-uns des steamers employés n'ayant pas été construits dans ce but, il s'ensuit que ce service doit nécessairement souffrir. Les frais de remorquage sont aussi exorbitants. En un mot, ce service serait une véritable exaction, car on sem-

ble croire qu'il est établi dans le but d'exploiter les navires qui fréquentent la grande voie fluviale du Canada. *

On a obtenu plusieurs listes de navires—avec indication de leur tonnage, tirant d'eau, et du prix payé pour se faire remorquer, etc.,—qui ont été remorqués jusqu'à Montréal à partir de différents points entre le Bic et Québec, en 1878, 1879 et 1880, —toutes font voir combien sont exagérés les prix exigés. Ce serait donner trop de détails que de reproduire ici toutes ces listes, et c'est pourquoi nous nous bornons au résumé suivant de quelques-unes d'elles :

Navigation de 1878. De la liste de 24 navires remorqués jusqu'à Montréal, et au retour jusqu'à Québec, la somme exigée en quatre cas a été de $550, leur tonnage étant de 803, 349, 690 et 349, respectivement. Quatre navires ont payé $500 chacun. Leur tonnage respectif était de 744, 699,739 et 388. Quatre navires ont payé $300 chacun. Leur tonnage respectif était de 633, 398, 490 et 288. Un navire de 633 tonnes a payé $280, et un de 414 tonnes, $212.

Navigation de 1879.—De la liste de 14 navires, un de 510 tonnes a payé $811·45 ; un de 813 tonnes, $500 ; un de 729 tonnes, $450 ; un de 813 tonnes, $440 ; un de 628 tonnes, $425, et un de 521 tonnes, $195.

Navigation de 1880.—De la liste de 14 navires, la somme exigée en deux circonstances a été $500, le tonnage des deux navires était de 871 et 872. Un de 787 tonnes a payé $450. Trois de 729, 364 et 354 tonnes ont payé chacun $400 ; un de 769 tonnes, $350 ; un de 396 tonnes, $330 ; un de 396 tonnes, $330 ; un de 237 tonnes, $250 ; un de 147 tonnes, $230 ; et un de 249 tonnes, $225.

Autres cas, en 1880.—Une barque de 1,000 tonnes a payé $600 pour se faire remorquer, en chaque sens, depuis en bas de Québec jusqu'à Montréal, et un navire de 1,135 tonnes a dû payer $1,3..5. Dans le dernier cas, le capitaine en était à son premier voyage dans le Saint-Laurent, et il crut que tout irait pour le mieux, lorsque, sans spécifier aucune somme, l'agent du remorqueur lui eût dit qu'il ferait *remorquer son navire pour* 20 *p. c. de moins que le prix du tarif ?* On a exigé $250 pour remorquer une barque de 770 tonnes, et $810, pour le même service, d'une autre barque de 500 tonnes. Un brigantin de 508 tonnes a récemment payé $260 pour se faire remorquer depuis en bas de Québec jusqu'à Québec, aller et retour, tandis qu'en 1879, une barque de 500 tonnes a dû payer trois fois cette somme pour le même service. Un remorqueur a offert de remorquer un navire jusqu'à Montréal et de le ramener à Québec pour $450, offre qui fut acceptée par le capitaine, mais à la condition que si son agent à ce dernier port avait fait quelque autre arrangement, il ne serait pas tenu de payer plus que le prix du marché conclu par le dit agent. A l'arrivée au port, cet agent avait en effet loué les services d'un remorqueur pour $300.

Les navires qui souffrent le plus de cet état de chose sont ceux qui entrent dans le Saint-Laurent pour la première fois, et souvent il arrive que leur expérience leur coûte assez cher pour qu'ils ne s'y remontrent plus. Si les armateurs d'Europe hésitent à envoyer ici leurs navires, on croit que cela est principalement dû à leur incertitude à l'égard des frais de remorquage ; or, il ne saurait y avoir de doute que cela suffit pour empêcher plus d'un navire de se rendre à Montréal, et il n'en faut pas plus pour faire ajouter foi aux rapports exagérés qui ont été faits touchant les dépenses exorbitantes auxquelles sont assujétis tous les navires qui entrent dans le fleuve.

7.—Comment remédier à cet état de choses.

1. Il faudrait réduire les prix du remorquage autant que possible, et la commission du havre de Montréal devrait être autorisée à faire faire le service du remorquage à un taux n'excédant pas la dépense qu'il entraînerait.

* Une personne bien informée a écrit ce qui suit de Québec le 20 septembre :

" Le tarif établi par la ligne Beaver n'est que de la moitié aussi élevé que celui de 1876, mais nous " ne parvenons pas à le faire accepter même par les quatre cinquièmes des navires. On en a remorqué " sept cette année, qui ont payé le plein prix, mais cela était dû à l'ignorance de leurs patrons et aux " impositions éhontées que se permettent les agents employés par les propriétaires des remorqueurs. " Plusieurs d'entre nous ont donné ordre de ne pas prendre les navires de Montréal aux bas prix cou- " rants, et de donner, dans tous les cas, la préférence à ceux de Québec Le service des pilotes, en " montant en descendant, et le mouillage dans le havre s'élèvent, aux prix actuels, à une somme trop " considérable.

2. Ou bien, une compagnie possédant de bons remorqueurs pourrait être subventionnée à l'effet d'assurer que le service du remorquage se fasse à un prix moindre qu'il ne coûterait réellement.

3. Peut-être, aussi, vaut-il la peine d'examiner si ce service doit être laissé à la concurrence de tous les remorqueurs ayant obtenu un permis et qui seraient tenus de se soumettre à un tarif uniforme mais peu élevé. Pendant la saison des affaires, les navires remorqués pourraient être laissés dans la baie d'Hochelaga à défaut de place pour eux dans le port, de là être conduits par le remorqueur à mancelle (*chain-tug*) et par un remorqueur jusque dans le port. Ce dernier service devrait être à prix fixes et ces derniers déduits des comptes de remorquage général.

4. Tous les remorqueurs devraient être commandés par des pilotes commissionnés.

5. Pour empêcher toute surcharge possible, il devrait être prescrit que le prix du remorquage sera payable au bureau de la commission du havre.

AUTRE RENSEIGNEMENT.

PRIX DU FRET SUR LES BATIMENTS DE MER.

Plus le navire est grand, moins le prix du transport est élevé. Telle est la théorie qui a cours aujourd'hui. Parlant de la desserte du trafic sur les lacs supérieurs, le président de la Chambre de Commerce de Buffalo a traité cette question comme suit :—

" Prix pour prix, un navire chargé de 60,000 boisseaux de maïs fait un bénéfice do $740 dans son passage, aller et retour, de Chicago à Buffalo, tandis qu'un navire qui en porte 21,000 ne gagne que $83.30, les prix, dans ce cas, étant de 2cts. par boisseau pour le maïs et de $1 par tonne pour la houille (qui est le chargement de retour), en supposant pour chaque navire un chargement de retour de même proportion. Disons que le prix est de 4cts par boisseau pour le maïs et de $1 par tonne pour la houille, le plus petit navire se trouve avoir fait un gain de $743.50, tandis que le plus grand a fait un profit de $2,540."

A la date du 2 novembre 1874, feu l'honorable John Young, qui était alors président de la commission du havre de Montréal, écrivait ce qui suit au secrétaire de cette commission :—

" L'approndissement du chenal jusqu'à 20 pieds et l'emploi de grands navires ont eu pour effet de réduire de 33½ pour cent le prix payé pour le fret avant cette amélioration du fleuve.....Les commissaires croient que cette diminution va avoir l'effet d'augmenter la valeur des articles que le producteur exporte, et de diminuer, pour le consommateur, le prix des articles importés."

Seulement un ou deux jours avant sa mort, l'honorable M. Young demanda qu'il fût dressé un état du fret des bâtiments de mer venant et à destination de Montréal, cet état devant embrasser une période aussi longue que le permettaient les archives de la Halle au Blé. Il était d'opinion que ce travail démontrerait que ces prix avaient subi une diminution constante.

Depuis on a beaucoup travaillé, et avec soin, à dresser un tableau des prix moyens du transport des céréales jusqu'à Liverpool, par steamers et voiliers, pour chaque mois et pour chaque année, de 1861 à 1879, inclusivement. Voir page suivante : —

PRIX moyens du transport des céréales—par 480 lbs.—de Montr al à Liverpool.

Année.	Mai.		Juin.		Juillet.		Août.		Septembre.		Octobre.		Novembre.		Moyenne pour l'année.	
	Voiliers.	Vapeur.	Voiliers.	Vapeur.	Voiliers.	Vapeur.	Voiliers	Vapeur.	Voiliers.	Vapeur.	Voiliers.	Vapeur.	Voiliers.	Vapeur.	Voiliers.	Vapeur.
	s. d.	s. d	s. d.	s. d	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s. d.	s d.	s. d.
1861..	8 3	.....	7 6	.....	7 7½	.....	6 1½	.....	.....	.....	8 1½	.....	9 6	.....	7 10	.....
1862..	6 10½	10 0	7 0½	10 0	7 11½	9 2	9 6	9 5	9 0½	10 5	9 9	11 1	9 9	12 5	8 7	10 4
1863	6 7½	7 11	6 3½	8 0	6 2½	7 10	6 1	6 7½	6 3	5 10½	3 10½	5 2	3 11½	6 4	5 7½	6 10
1864	5 3	6 3½	6 0	6 9½	5 1	5 5	5 3	5 7	5 6	5 11	4 7½	5 0	.....	.....	5 3½	5 10
1865	3 9	3 9	3 9	3 9	.....	4 11½	.....	4 6	.....	5 0	4 6	6 1	4 1½	6 0	4 0½	4 10
1866..	.....	7 0	5 2½	6 2	4 9	5 0	4 2	4 4½	4 2	4 10	.....	5 10	5 0	7 11	4 8	5 10½
1867	5 1	6 6	4 7	6 6	4 8½	6 1½	.....	5 3½	.....	6 3	7 10	9 4	8 9	11 10½	6 2	7 5
1868	4 3	6 10½	4 6	5 7½	.....	4 2½	.....	4 0	4 9	.....	5 6	6 7	5 3	7 0	4 10	5 8½
1869..	3 4½	4 6	6 0	5 3½	.....	5 8½	6 1½	5 7½	7 5	7 6½	7 0	8 2	7 0	8 5	6 2	6 5½
1870..	5 5½	5 7½	4 9	6 0½	4 3	4 1½	6 0	6 1	4 10½	5 5	4 8	4 11	4 10½	6 5	5 0	5 6
1871..	5 3	5 10½	6 1	6 10½	5 10½	5 10½	6 7½	6 8½	7 1	7 6½	7 0	8 6	7 1	8 6	6 5	7 1½
1872..	4 4	4 10	5 2	5 2	6 1	6 1	6 0	6 0	6 11	6 11	8 5	9 0½	7 6	7 9	6 4	6 6½
1873..	7 1½	7 1½	8 6	8 11½	7 6	8 9	7 7	8 4	9 10	10 8	.....	.....	12 6	13 6	8 10	9 7
1874..	8 7	8 11	6 8½	7 3	5 7	6 1	3 9	4 9	4 0	4 1½	3 6	4 6½	4 1½	5 7½	5 3	5 10½
1875..	4 7½	4 5½	5 1	5 4½	4 7½	5 5	5 8½	5 8½	5 9	5 2½	7 2	7 2	8 7½	8 7½	5 11	6 0
1876..	.....	5 6	.....	5 8½	.....	5 3	4 10½	4 9	5 2½	5 1½	6 1	6 1	5 5	5 5	5 5	5 5
1877..	4 0½	4 0½	4 4	4 4	3 7½	3 7½	4 10	4 10	7 2	7 2	8 2½	8 2½	7 10	7 10	5 8½	5 8½
1878..	5 6	5 6	5 11½	5 11½	5 1	5 1	4 4½	4 4½	4 7	4 7	5 0½	5 2	5 11	5 11	5 2½	5 2½
1879..	3 5	3 5	3 7	3 7	3 9	3 9	5 4	5 4	5 8½	5 8½	Pas de cotes.	7 0	Pas de cotes.	6 6	4 4½	5 0½

La moyenne annuelle des prix par steamers et par voiliers est donnée dans la dernière colonne. Si l'on sépare ces moyennes annuelles en deux périodes de neuf années, la première—de 1862 à 1870—de 5s. 7d. sterling par 480 lbs. pour les voiliers, et de 6s. 3d. pour les steamers ; et la deuxième—de 1871 à 1879,—de 5s. 11d. et 6s. 3d., ce qui donne une augmentation de 4d. en faveur des voiliers pendant la dernière période, mais une *diminution* de 3d. pour les steamers. De ce qui précède, il suit donc que les exportateurs de Montréal n'ont pas encore bénéficié de tous les avantages devant résulter de l'emploi de grands navires. Il est certain, cependant, que dans ces dernières années, les grands navires employés au transport régulier des céréales sur le Saint-Laurent—les steamers surtout—ont grandement facilité la rapide expédition des gros chargements.

Une remarque faite ailleurs, au sujet des prix du fret sur les eaux de l'intérieur, peut être répétée ici : bien que les moyennes pour des périodes puissent commodément servir de base, elles ne constituent pas toujours des données suffisantes pour arriver à de justes conclusions. Les tableaux des péages 197 et 198 permettent de constater les prix de transport par voie de mer, chaque jour de la semaine, pendant les étés de 1878 et 1879, à Montréal, à Boston, à New-York et à Baltimore, et celui de la page 199 permet de comparer ces prix, une fois la semaine, à New-York et à Montréal, pour la présente année.

TABLEAU COMPARATIF des prix de transport de Montréal à Liverpool et de Boston à Liverpool, pour deux ans.

Date.	1878. Montréal à Liverpool. Par 480 lbs. Par voilier.				1878. Montréal à Liverpool. Par 480 lbs. Par steamer.				1878. Boston à Liverpo'l p. 60 lbs Par steamer.	1879. Montréal à Liverpool. Par 480 lbs. Par voilier.				1879. Montréal à Liverpool. Par 480 lbs. Par steamer.				1879. Boston à Liverpo'l p. 60 lbs Par steamer.
	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.	s.	d.	d.
3 janvier	.....				9	0	to	.....	8½	.....		to	.....	8	0	to	.....	.....
10 do	Navigation fermée.				Navigation fermée.				9	.....		"	.....	8	0	"	.....	5
17 do									9	.....		"	.....	6	6	"	.....	5
24 do									9	.....		"	.....	6	6	"	.....	5½
31 do									10	.....		"	.....	6	6	"	.....	5½
7 février									10	.....		"	.....	6	6	"	.....	5½
14 do									10	.....		"	.....	6	6	"	.....	5½
21 do									9	.....		"	.....	6	6	"	.....	5½
28 do									9	.....		"	.....	6	6	"	.....	5½
7 mars									8	.....		"	.....	6	6	"	.....	5½
14 do									7	.....		"	.....	6	6	"	.....	6
21 do									7	.....		"	.....	6	6	"	.....	6
28 do									6	.....		"	.....	6	6	"	.....	5½
4 avril									7	.....		"	.....	6	6	"	.....	5½
11 do									6½	.....		"	.....	6	6	"	.....	5½
18 do									7	.....		"	.....	.....		"	.....	5¼
25 do									6½	.....		"	.....	4	6	"	4 9	5
2 mai									6½	.....		"	.....	3	6	"	4 0	5
9 do	5	0	to	5 6	5	0	to	5 6	7	.....		"	.....	3	6	"	4 0	5
16 do	5	3	"	5 9	5	3	"	5 9	7	3	3	"	4 0	3	3	"	4 0	5
23 do	5	3	"	5 9	5	3	"	5 9	7	2	6	"	3 6	2	6	"	3 6	5
30 do	.....		"	.....	5	6	"	6 0	7	.....		"	.....	2	6	"	4 0	5
6 juin	5	9	"	6 0	5	9	"	6 0	6¾	2	9	"	4 0	2	9	"	4 0	5
13 do	5	9	"	6 0	5	9	"	6 0	6¾	2	9	"	4 0	2	9	"	4 0	5
20 do	.....		"	.....	6	0	"	6 3	6¾	3	3	"	4 3	3	3	"	4 3	5
27 do	.....		"	.....	5	9	"	6 3	6¾	3	3	"	4 3	3	3	"	4 3	4
4 juillet	.....		"	.....	5	6	"	6 0	6¾	3	0	"	4 3	3	0	"	4 3	4
11 do	.....		"	.....	4	6	"	5 9	6½	2	9	"	4 0	2	9	"	4 0	3
18 do	4	6	"	5 0	4	6	"	5 0	6½	3	0	"	4 3	3	0	"	4 3	6
25 do	4	6	"	5 0	4	6	"	5 0	6½	3	9	"	5 0	3	9	"	5 0	7
1er août	4	0	"	4 6	4	0	"	4 6	6½	5	0	"	5 9	5	0	"	5 9	8
8 do	4	0	"	5 0	4	0	"	5 0	6½	5	0	"	6 0	5	0	"	6 0	8
15 do	4	0	"	4 6	4	0	"	4 6	6½	5	0	"	6 0	5	0	"	6 0	8
22 do	4	0	"	4 6	4	0	"	4 6	6½	5	0	"	6 0	5	0	"	6 0	7
29 do	4	3	"	5 0	4	3	"	5 0	6½	4	6	"	5 0	4	6	"	5 0	7
5 septembre	4	6	"	5 0	4	6	"	5 0	6½	5	0	"	5 9	5	0	"	5 9	6
12 do	4	6	"	5 0	4	6	"	5 0	6½	5	3	"	6 0	5	3	"	6 0	6
19 do	4	0	"	5 0	.....		"	.....	6	5	3	"	6 0	5	3	"	6 0	7
26 do	4	3	"	4 6	4	3	"	4 6	6	5	9	"	6 6	5	9	"	6 6	7½
3 octobre	5	0	"	5 3	5	0	"	5 3	6	.....		"	.....	6	0	"	6 6	7½
10 do	.....		"	.....	5	0	"	5 3	6	.....		"	.....	6	0	"	7 6	8½
17 do	.....		"	.....	5	0	"	5 3	6	.....		"	.....	7	0	"	7 6	9
24 do	4	6	"	5 0	5	0	"	5 6	7	.....		"	.....	7	6	"	8 0	8½
31 do	5	0	"	5 6	5	0	"	5 6	7½	.....		"	.....	6	6	"	7 6	8
7 novembre	5	6	"	6 0	5	6	"	6 0	8	.....		"	.....	6	6	"	7 0	8
14 do	6	6	"	7 0	6	6	"	7 0	7½	.....		"	.....	6	0	"	6 6	7
21 do	.....		"	.....	.....		"	.....	7	.....		"	.....	6	0	"	6 6	6
28 do	Navig. fermée				.....				7	.....		"	.....	0	0	"	8 6	6
5 décembre									7	.....		"	.....	0	0	"	8 6	6
12 do									7	.....		"	.....	0	0	"	7 6	6
19 do									6	.....		"	.....	0	0	"	7 0	4
26 do									5¾	.....		"	.....	0	0	"	7 0	5

TABLEAU COMPARATIF des prix de transport de New-York à Liverpool et de Baltimore à Liverpool, pour deux ans.

DATE.	1878.				1879.			
	De New-York à Liverpool. Per 60 lbs.		De Baltimore à Liverpool. Par 60 lbs.		De New-York à Liverpool. Par 60 lbs.		De Baltimore à Liverpool. Par 60 lbs.	
	Par steamer.	Par voilier.	Par steamer.		Par steamer.	Par voilier.	Par steamer.	
	d.	d.	d.	d.	d.	d.	d.	
3 janvier	9½	8½	11	à 11½	5¼	.....	6	
10 do	10	8¼	10¾	" 11	6	.....	6½	
17 do	9½	8	11	" 11½	5¾	.....	6½	
24 do	9½	7¾	11	" 11¼	6¼	6	7	
31 do	9½	7½		11	5¾	6	7½	
7 février	9½	7½		11	5¾	5¼	8	
14 do	10	7¼		11	6	5	6¾	
21 do	9	7¼		11	6	5½	6¾	à 7
28 do	8	7½	10½	à 11	6	5½	7¼	
7 mars	7½	7	10	" 10½	6¼	5½	7½	
14 do	6¾	6½		9½	6½	5¾	7½	
21 do	6¾	6½	9	à 9¼	6	5½	7½	
28 do	7	6½	9	" 9¼	5¾	5¾	6¾	à 7
4 avril	8¼	7½		9	5¾	5¾	6¾	
11 do	8	7		8½	6	5¾	7⅛	à 7¼
18 do	7	6½	8¼	to 8½	6	5¾	7	" 7⅛
25 do	7½	7		8½	6¼	5½	6¾	
2 mai	8½	8		9	5½	5⅝	6¼	
9 do	8	7	9¼	à 9½	5¼	5⅝	6¼	à 6½
16 do	8	7	8¾	" 9	5¼	5	6¼	" 6½
23 do	7¾	6½	8	" 8½	5⅛	5	6	
30 do	8	7		8	5¼	5	5	
6 juin	8¼	7		8½	5¼	5	5	
13 do	8¼	7	8¾	@ 9	5	4¼	4½	à 5
20 do	8¼	7¼		9	4¾	4¼	6	demandés.
27 do	7¾	7¼	8¾	à 9	4¼	4¼	4	à 4½
4 juillet	7	.....	8½	" 8¾	4	4¼	4	" 4½
11 do	7	.....	8¼	" 8½	5	4¼	5	
18 do	6¾	.....		7	6½	.....	7	à 7½
25 do	6	5		8	7½	.....	7½	" 8
1er août	7¾	6		8	7¾	.....	8¼	" 8¾
8 do	8	6		8	8½	.....	8¼	" 8¾
15 do	8	.....	7½	à 8	7½	7½ à 8	8	" 8½
22 do	7½	7		7½	7¾	7	8	
29 do	7	7	7½	à 8	7¾	7	7¾	à 8
5 septembre	6¼	.....		7½	7	.....	7½	
12 do	5½	.....	6½	à 7	6½	.....	6½	à 6¾
19 do	5½	.....	6¼	" 6½	7¾	7	6¼	" 6¾
26 do	6¼	.....		6¼	7¾	.....	7	" 8
3 octobre	6½	6		6½	9	9	9	
10 do	6½	6½	6	à 6½	9	9	9	
17 do	7½	.....		8	8½	8	9¼	
24 do	7½	.....		8	7¾	7½	8½	
31 do	8	7½		8	6¾	6½	9	
7 novembre	7¾	7¾		8½	8	7	9	
14 do	7½	7½	8⅝	à 8¾	6½	7	9	à 9¼
21 do	7¾	7½	8½	" 8¾	6¼	7	7	demandés.
28 do	7¾	7½		8½	6¼	6	6	à 6¼
5 décembre	7¼	7¼	7¾	à 8	5¼	5		5
12 do	6	.....		8¼	4	4½		4
19 do	5½	.....		7½	4	4½		5
26 do	5¾	.....	7	à 7½	3	.....		5

Comparaison entre les prix de Montréal et ceux de New-York, pour 1880:—

Date.	Montréal.					New-York.	
	Par quarter de 480 lbs.			Per boisseau de 60 lbs.		Par boisseau de 60 lbs.	
	Par clipper et steamers en fer.					Par steam.	Par voiliers.
1880.	s. d.		s. d.		d.	d.	d.
7 mai	4 0	@	4 6	=	6 @ 6¾	4½	4½
14 do	3 9	"	4 3	=	5⅝ " 6⅝	4½	4½
21 do	3 9	"	4 3	=	5⅝ " 6⅝	5	3½ @ 4
28 do	3 6	"	4 0	=	5¼ " 6	3	.....
4 juin	3 6	"	4 0	=	5¼ " 6	4	3 @ 3½
11 do	3 9	"	4 3	=	5⅝ " 6⅝	5	3½
18 do	4 0	"	4 3	=	6 " 6⅝	5 @ 5½	4½
25 do	4 3	"	5 0	=	6⅝ " 7½	6	4½ @ 5
2 juillet...	4 9	"	5 3	=	7⅛ " 7⅞	.....	.....
9 do	4 9	"	5 6	=	7⅛ " 8¼	6 @ 6½	5
16 do	4 6	"	5 6	=	6¾ " 8¼	6½	6½
23 do	5 0	"	5 6	=	7½ " 8¼	8	6½
30 do	5 3	"	6 0	=	7⅞ " 9	9 @ 9¼	7½
6 août.....	5 6	"	6 0	=	8¼ " 9	8	7½
13 do	5 0	"	5 9	=	7½ " 8⅝	7¼	.....
20 do	4 0	"	5 0	=	6 " 7½	6½	.....
27 do	3 6	"	4 3	=	5¼ " 6⅝	6¼	.....
3 sept.....	3 0	"	4 0	=	4½ " 6	6¼	.....
10 do	2 9	"	3 6	=	4⅛ " 5¼	5¼	.....
17 do	2 9	"	3 6	=	4⅛ " 5¼	5¼	.....
24 do	2 9	"	3 9	=	4⅛ " 5⅝	5¼ @ 5½	.....
1er oct.....	3 3	"	4 0	=	4⅞ " 6	5½ " 5¾	.....
8 do	4 0	"	5 0	=	6 " 7½	6¼	.....
15 do	4 0	"	5 0	=	6 " 7½	6	.....

Il est une considération qu'il ne faut pas perdre de vue, savoir: que, toutes choses égales d'ailleurs, le maintien de prix élevés pour le fret maritime doit engager les navires à rechercher le port où ces prix peuvent être obtenus. Un axiôme assez juste serait celui-ci: Les prix élevés du fret, *cet. par.*, devraient amener un plus grand nombre de navires au Saint-Laurent,—par la concurrence, plus de navires feraient diminuer les prix,—et ce meilleur marché du transport amènerait naturellement plus de fret à Montréal. Il est donc permis de se demander: Qu'est-ce qui a empêché un plus grand nombre de navires de rechercher le port où, selon les apparences, ils auraient pu faire le plus d'argent? Et l'on répond: Rien que le surcroît de frais qui serait occasionné. Les avantages que l'on attend des faibles prix du fret serait le résultat de taxes de port moins élevées, de frais de remorquage moins exorbitants, d'un pilotage moins coûteux, et de telles améliorations dans la navigation du fleuve et du golfe qui feraient baisser les taux d'assurance.

Mais, nonobstant tous les désavantages, il y a cette année dans le trafic du fleuve Saint-Laurent deux choses qui méritent mention. (1) Les arrivages de grains de l'Ouest ont été constants, mais ce grain était à destination de l'Europe, et non de Montréal; et (2) les navires à vapeur qui cherchent de l'affrétement semblent commencer à préférer le port de Montréal aux autres de l'Atlantique, lorsque les prix offerts sont les mêmes. Ainsi qu'il a déjà été dit, il faut attribuer cette préférence à l'approfondissement du grand chenal et à l'agitation qui se fait pour amener la réduction des droits et autres frais.

BATIMENTS POUR PORTS D'ESCALE.

Chose digne de remarque, tandis que les frais occasionnés par l'approfondissement du grand chenal pèsent lourdement sur le tonnage et les marchandises, ils sont compensés, dans une certaine mesure, par les gros navires à vapeur et les gros voiliers qui font le trafic régulier entre Montréal et la Grande-Bretagne ; car il ne paraît pas que les facilités de transport aient eu, dans les quinze ou vingt dernières années, pour résultat de diminuer sensiblement le prix du fret. Mais il est une autre classe de bâtiments de service, d'un tonnage moindre (disons de 400 à 700 tonneaux) qui, avec chargement complet, tirent de 15 à 18 ou 19 pieds et qui sont considérés comme valant la peine d'être conservés au trafic du Saint-Laurent. On prétend, à l'avantage de ces bâtiments qui viennent de la Norvége, de la Suède, de l'Allemagne, de l'Autriche, de l'Italie, de l'Espagne, etc., que l'approfondissement du grand chenal à plus de 20 pieds entraîne pour eux une proportion injuste de taxes. Les droits de pilotage et de port, spécialement les prix incertains et arbitraires qu'on prélevait d'eux pour le remorquage, ont contribué à les chasser. Le tableau ci-dessous indique le nombre et le tonnage des navires (à vapeur et à voiles) qui sont venus dans le port de Montréal durant la dernière décade et qui ont été expédiés avec des chargements de grains à des ports d'escale " y attendre des ordres."

La diminution des navires et des chargements en 1879 a été remarquable, et à moins que les expéditions qui étaient faites autrefois " avec instruction d'attendre des ordres" le soient maintenant directement aux ports du continent, il faudra en conclure que les expéditeurs de grains ont perdu des avantages qu'ils avaient naguère quand ils employaient la classe de navires dont il est ici question. L'augmentation de la capacité des bâtiments à vapeur et à voiles desservant le trafic régulier et la proportion sans cesse croissante du tonnage à la vapeur ne compensent pas entièrement l'absence des autres. On peut voir, par les relevés du remorquage, pp. 192, 193, 194, combien lourdement et arbitrairement les frais de ce service pèsent sur la classe de bâtiments qui étaient autrefois préférés pour les ports d'escale.

Il est un autre aspect de cette partie de la question, en ce qui concerne le commerce de Montréal, dont il est très-rarement tenu compte : la perte que subiraient les marchands et les fournisseurs si les bâtimeents en question étaient forcés d'abandonner le Saint-Laurent. On peut dire, sur la foi de maisons de commerce qui font des affaires en cette ville, que, à port les frais de pilotage, de remorquage, de port, etc , la moyenne des déboursés d'un navire de 600 à 1,000 tonneaux de registre, est d'environ $800. S'il en est ainsi, l'absence en 1870 de 35 bâtiments fréquentant les ports d'escale (telle est la différence, comparaison faite avec 1878) a constitué pour le commerce local une perte de $28,000.

Année.	No de bâtim.			Tonnage.			Chargements.						
	A vap.	A voiles	Total.	A vap.	A voiles.	Total.	Blé.	Maïs.	Pois.	Avoine.	Orge et seigle.	Farine.	Total.
							Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.	Boiss.
1870	...	...	26	.....	.....	9,835	306,395	.....	16,000	.....	.....	1,600	330,395
1871	...	...	74	.....	.....	27,203	408,463	22,376	.....	.....	.....	.....	430,839
1872	14	66	80	11,653	25,136	36,789	363,810	1,791,126	15,000	.....	.....	.....	2,169,936
1873	18	56	74	14,305	20,413	34,718	1,561,133	556,734	29,338	.....	.....	3,519	2,164,800
1874	21	75	96	17,018	31,301	48,319	1,727,864	716,778	180,169	35,207	.....	1,000	2,665,018
1875	1	93	94	955	37,474	38,429	1,659,233	241,699	261,063	.....	.....	.....	2,161,995
1876	2	90	92	2,117	35,491	37,608	728,084	1,122,793	156,837	102,437	.....	1,284	2,126,571
1877	26	60	86	21,474	27,862	49,336	1,243,155	971,724	208,211	24,360	445,317	.....	2,892,767
1878	12	77	89	11,502	34,803	46,305	1,210,880	958,698	383,088	17,747	47,380	.....	2,617,793
1879	...	54	54	.....	24,132	24,132	725,161	319,500	291,900	.....	17,901	.....	1,354,462

TAUX D'ASSURANCES MARITIMES.

La question des assurances maritimes est d'une importance considérable relativement au trafic du fleuve et du golfe Saint-Laurent, car jusqu'ici les taux ont souvent constitué une charge onéreuse pour les importations et les exportations, et quelques fois sans distinction équitable quant aux risques. Voici quels sont les taux comparatifs, aux ports de New-York et de Montréal :

	New-York.		Montréal.	
	Voiliers.	Steamers.	Voiliers.	Steamers.
	pour cent.	pour cent.	pour cent.	pour cent.
A Londres	$\frac{3}{4}$ @ $2\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$ @ 1	$\frac{3}{4}$ @ 3	$\frac{1}{2}$ @ $1\frac{1}{2}$
Liverpool	$\frac{3}{4}$ " $2\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$ " 1	$\frac{3}{4}$ " 3	$\frac{1}{2}$ " $1\frac{1}{2}$
Glasgow	$\frac{3}{4}$ " $2\frac{1}{2}$	$\frac{3}{8}$ " 1	$\frac{3}{4}$ " 3	$\frac{1}{2}$ " $1\frac{1}{2}$
Cork	$\frac{3}{4}$ " $2\frac{1}{2}$	$\frac{1}{2}$ " 1	$\frac{3}{4}$ " 3	$\frac{1}{2}$ " $1\frac{1}{2}$
Havre	$\frac{3}{4}$ " $2\frac{1}{2}$	$\frac{1}{4}$ " 1	$\frac{3}{4}$ " 3	$\frac{3}{8}$ " $1\frac{1}{2}$
Hambourg / Brême	$\frac{3}{4}$ " $2\frac{1}{2}$	$\frac{3}{8}$ " $1\frac{1}{2}$	$\frac{3}{4}$ " 3	$\frac{3}{4}$ " $1\frac{1}{2}$
Bordeaux	1 " 2	$\frac{1}{2}$ " 1	1 " $3\frac{1}{2}$	1 " 2
Smyrne / Trieste	$1\frac{1}{2}$ " 2	$\frac{3}{4}$ " $1\frac{1}{4}$	.....	.....

Ainsi formulés, les taux sont de nature à induire en erreur, s'ils ne sont pas accompagnés d'un ou deux mots d'explication ; car, même si les cotes ne sont pas obtenues uniformément, il est fait, aux deux ports, une déduction de 20 pour cent par les compagnies américaines, et de 10 pour cent par les compagnies européennes, les taux de ces dernières étant moindres. Les deux relevés laissent une grande différence pour la saison. A Montréal, avant le 1er septembre, des risques ont été pris cette année pour des céréales à $\frac{3}{8}$ pour cent à bord des steamers A 1, et à $\frac{1}{2}$ ou $\frac{3}{4}$ pour cent à bord des steamers et clippers en fer qui desservent le trafic régulier. Il existe une règle, qui n'est pas absolue, d'après laquelle il se fait dans les taux une hausse de $\frac{1}{8}$ pour cent à partir du 1er septembre, et une hausse semblable à partir du 15 septembre, du 1er octobre et du 15 octobre. Chaque augmentation de $\frac{1}{8}$ pour cent est égale à $1 sur chaque 1,000 boisseaux de blé ainsi assurés ; par conséquent, l'augmentation de $\frac{1}{2}$ pour cent équivaudrait à $4 sur chaque 1,000 boisseaux de blé et ajouterait plus de $7,000 au prix de la quantité (à peu près 1,785,000 boisseaux) expédiée de Montréal depuis le 1er septembre jusqu'au 20 octobre de la présente année. On dit que la proportion de l'augmentation à partir du 15 octobre dépend du temps, ce qui, par conséquent, exige une convention spéciale.

Les taux qui se trouvent dans le tableau qui précède sont un peu plus élevés pour les risques de Montréal que pour ceux de New-York. Toutefois, on a observé dans ces derniers temps qu'il a été quelques fois effectué des assurances dans lesquelles la différence était en faveur de vos expéditeurs ; et les compagnies d'assurance paraissent maintenant reconnaître tacitement les risques amoindris par la concurrence qui existe à des taux variables et au-dessous de ce qu'on peut appeler les prix du tarif. Tout ce qu'on peut dire, c'est qu'il ne semble pas y avoir de bonnes raisons pour que les mêmes compagnies exigent aujourd'hui des primes plus élevées sur les chargements de grains expédiés, par exemple, de Montréal, que celles qu'elles acceptent à New-York ; car, dans un espace de sept ans (de 1873 à 1879, inclusivement, il n'est pas survenu un seul accident aux navires partis de Montréal avec un chargement de grains, par suite de ce même chargement. D'un autre côté, dans un espace de 11 mois (du 1er septembre 1878 au 11 juin 1879), des navires partis de New-York avec un chargement de grains, 7 ont été abandonnés en mer et 13 se sont totalement perdus.

Les négociations qui se poursuivaient depuis trois ans, à la demande du gouvernement fédéral, pour étendre le système télégraphique aux principales îles du golfe—

notamment les îles Anticosti, de la Madeleine et Saint-Paul, le Rocher aux Oiseaux, etc.,—sont sur le point d'aboutir. Les phares du fleuve et du golfe vont être mis en communication avec le télégraphe de la terre ferme et les stations de signaux, pour être reliés au Code International, qui peut fournir 78,642 signaux distincts. Ce projet comprend la fondation d'un bulletin télégraphique quotidien transmettant souvent des rapports sur la température, signalant le passage des navires, les accidents, et communiquant avec les stations de pilotes, les compagnies de remorqueurs, etc. Quand ce projet sera exécuté—et il le sera probablement à l'ouverture de la navigation de 1881—les bâtiments pourront facilement et sans danger prendre la route du Saint-Laurent. Cette entreprise nous vaudra une diminution considérable des taux d'assurance maritime et une notable augmentation des navires à vapeur et à voiles qui desservent le trafic du Saint-Laurent.

RÉSUMÉ.

1. L'industrie des transports par la voie du Saint-Laurent est gênée par une foule d'obstacles d'une nature ou d'une autre ; les uns sont sérieux, tandis que d'autres, pris séparément, paraissent, à tort, avoir très peu d'importance pour ceux qui ne sont pas au fait des détails. Les marchandises qui prennent la route du Saint-Laurent ne devraient pas être taxées plus que de raison ;—autrement la part qui doit nous revenir du trafic de l'ouest et la somme de celui qui se dirige vers l'est continueront de diminuer. Un résultat aussi fâcheux ferait voir que les millions que nous avons dépensés pour les canaux et le chenal des navires l'ont été en pure perte. Il serait donc sage de mettre nos grandes voies fluviales en rapport avec les besoins du commerce canadien, qu'elles rapportent immédiatement ou non des revenus au gouvernement.

2. Montréal peut devenir le port le plus avantageux et le moins dispendieux du monde pour les bâtiments de mer, à vapeur et à voiles. Si ce projet était réalisé, il serait d'un avantage incalculable pour le commerce de tout le pays ; et l'on demande pour sa réalisation la co-opération active des compagnies de commerce et de navigation, de la commission du havre, des autorités civiques et du gouvernement fédéral.

3. Le gouvernement fédéral devrait se charger, en faveur de la commission du havre, des frais de l'approfondissement du lac Saint-Pierre et de l'amélioration du grand chenal entre Montréal et Québec.

4. Les droits de quaiage sur les chargements maritimes qui arrivent ou qui partent devraient être réduits le plus possible, ou abolis si la chose est praticable. Les droits de quaiage sur les bâtiments de mer réduits au taux de ceux qui existent à Baltimore et Philadelphie, et abolis pour les bâtiments qui transportent les grains à l'intérieur.

5. Les péages de canaux pour les céréales et les comestibles devraient être abolis, et le trafic de l'intérieur devraient être exempt des impôts qui sont de nature à le gêner. Aujourd'hui l'emploi de la lumière électrique permet de charger et décharger les navires la nuit; dès lors, afin d'éviter les retards entre Kingston et Montréal, il serait essentiel d'établir des phares sur les lacs Saint-Louis et Saint-François pour que les remorqueurs de barges pussent y naviguer la nuit.

6. La commission du havre de Montréal devrait être autorisée à établir un bon service de remorquage aux plus bas prix possible.

7. Pour plus d'efficacité et dans la prévision que le nombre des navires desservant le commerce du Saint-Laurent, le service du pilotage devrait être reconstitué et les droits de pilotage devraient être réduits.

8 Les impôts et frais qui se rattachent au transbordement, à l'emmagasinage et au chargement des cargaisons de grains devraient être réduits au minimum.

9. On devrait s'efforcer de faire abaisser les taux d'assurance maritime en raison de la diminution des risques créée par les services du gardien de port, ainsi que par le système électro-signal et télégraphique établi dans le golfe et le fleuve Saint-Laurent.

ANNEXE No. 35.

(N° de renvoi, 9,763.)

MÉMOIRE PRÉSENTÉ PAR LES COMMISSAIRES DU HAVRE DE MONTRÉAL.

(*A l'honorable ministre des travaux publics, le* 13 *mars* 1879.)

Les travaux d'amélioration de la navigation entre Montréal et Québec ont été exécutés depuis 1844, partie par le gouvernement et partie par les commissaires avec l'autorisation du gouvernement, ou par les commissaires comme agents du ministère des travaux publics. Cette année-là, il fut édicté une loi qui autorisait le bureau à poursuivre les travaux; mais après une dépense d'environ $300,000, ils furent abandonnés, et rien ne fut fait jusqu'en 1851, alors que la législature fit une loi qui permettait aux commissaires du havre de Montréal d'entreprendre les améliorations. Cette mesure fut en grande partie le résultat des efforts persistants de feu l'honorable John Young, qui prétendait que le plan des opérations du gouvernement était défectueux et que l'entreprise était très praticable,—opinion qui fut corroborée par des ingénieurs éminents, tels que MM. McNeil, Childs, Gzowski et feu sir Wm. E. Logan, lesquels firent un rapport sur ce sujet. Les opérations furent donc recommencées le 12 juin 1851, et au mois de novembre de la même année on terminait un chenal d'une profondeur minimum de 14 pieds, 12 pieds sur les battures du lac Saint-Pierre, c'est-à-dire que dans le court espace de cinq mois le chenal était approfondi de 2 pieds.

Le 24 août 1853, nous avions un chenal de 150 pieds de largeur et 16 de profondeur. Ce succès encouragea les commissaires à redoubler d'efforts; soutenus par des assemblées spéciales de la Chambre de commerce et par l'opinion publique, ils augmentèrent l'outillage et décidèrent de donner au chenal, si possible, une profondeur de 20 pieds et une largeur de 300.

En 1859 on atteignait 19 pieds, et les travaux étaient inspectés par le commandant Orlebar, M. R., qui fit le relèvement du Saint-Laurent par ordre de l'amirauté et qui dit dans son rapport portant la date du 26 février 1860 : " J'ai trouvé un chenal " ayant 18 pieds sur tout son parcours et 11 sur les battures; et quand les plans du " fleuve seront publiés, on pourra se convaincre que les dernières améliorations ont " été faites d'une manière judicieuse et avec succès. Si les facilités de la navigation " du fleuve sont un avantage pour tous, elles sont éminemment propres à augmenter " le trafic du Canada avec l'univers."

En 1865, le chenal de 20 pieds de profondeur et de 300 de largeur était terminé, et on en fit l'essai; les pilotes et patrons de navires mirent beaucoup de temps à s'habituer à sa navigation.

Les choses en restèrent là jusqu'en 1873, alors qu'une loi—36 Vic., c. 60—fut édictée autorisant le ministère des travaux publics à continuer les améliorations à l'aide d'une convention avec les commissaires du havre et limitant la dépense à $1,500,000. Se fondant sur cette législation, les commissaires se mirent, avec l'autorisation du ministère des travaux publics, à construire de puissants dragueurs, des bateaux plats et autres accessoires dont le prix de revient collectif dépassa $500,000, et à la fin de la dernière saison ils terminaient et inauguraient officiellement un chenal navigable de 22 pieds, après avoir déboursé une somme totale de $1,120,000. On croit que la balance de $380,000 et la valeur probable de l'outillage suffiront pour terminer en trois ans les travaux qui restent à faire pour établir un bon chenal de 25 pieds à eau basse, travaux dont l'exécution est nécessaire, si l'on veut retirer le bénéfice des dépenses qui ont été faites.

On ne saurait trop apprécier l'importance de ces travaux pour développer notre grande voie commerciale du Saint-Laurent. Il n'est pas nécessaire d'invoquer, au point de vue de l'économie, la supériorité des gros navires sur les petits, car cette question est déjà résolue universellement et par l'expérience, et d'un autre côté il est également évident que pour sauver du temps et de l'argent le remplacement des petits bâtiments de rivière par de gros navires de mer doit être fait aux endroits les plus rapprochés. Déjà cette condition est assurée à Montréal, où se termine le système des canaux, par l'amélioration du lac Saint-Pierre et par le chenal dont il est ici question, avant l'établissement duquel des bâtiments de 400 tonneaux ne pouvaient pas remonter le Saint-Laurent sans alléger à grands frais leurs chargements, tandis qu'aujourd'hui des steamers de première classe de 3,000 à 4,000 tonneaux et les plus gros voiliers fréquentent le port.

Il s'ensuit donc que le chenal du fleuve jusqu'à Québec est la continuation nécessaire des grands canaux du Saint-Laurent, et sans lui ces derniers ne rempliraient pas l'objet qu'on avait en vue en les construisant, les dépenses dont ils ont été la source seraient perdues et on pourrait mettre en doute l'opportunité de leur élargissement. A tous les points de vue, nous prétendons que le chenal des navires doit être considéré comme entreprise publique, attendu que tout le pays en retire bénéfice au même degré que des autres travaux publics exécutés par le gouvernement, car il a fait diminuer le prix des transports et donné par là même une nouvelle valeur aux produits du pays.

La tâche dont les commissaires se sont chargés à la suite de la législation de 1851 et les grands avantages publics qui ont résulté de leurs opérations ont été bientôt compris et appréciés ; et après une longue agitation, l'opinion publique s'est si énergiquement prononcée dans ce sens qu'en 1860 le gouvernement releva les commissaires de tout paiement ultérieur, soit du principal ou des intérêts sur les bons qui existaient et fit des avances jugées suffisantes pour terminer le chenal à une profondeur de 20 pieds. Toutefois, ces crédits ne suffirent pas, et indépendamment de la perte des intérêts et des paiements à même le surplus de revenu antérieur à 1860, le havre de Montréal contribua pour une somme capitale de plus de $300,000 à ces travaux, outre les paiements dont le gouvernement s'était chargé et qu'il fit. Dans la convention intervenue entre les commissaires et l'honorable A. T. Galt au nom du gouvernement, il est dit: "Les travaux d'approfondissement du chenal des navires " relèvent maintenant du ministère des travaux publics, mais ils devront être conduits " et exécutés sous la direction des commissaires du havre de Montréal."

Depuis l'achèvement du chenal de 20 pieds en 1865 jusqu'en 1873, il n'a été fait aucun déboursé important; mais à partir de cette dernière époque jusqu'au 31 décembre 1878, il a été dépensé, en vertu du 36me Vict., chap. 60, une somme de $1,120,000, dont tout l'intérêt fut payé avec le revenu du havre. En 1878 les paiements se sont élevés à $46,949, ils augmentent constamment et ils atteignent aujourd'hui une somme égale aux droits de quaiage perçus sur les bâtiments de mer, tant voiliers que steamers.

Si la part est faite de l'intérêt sur les bons émis pour améliorer le port de Montréal et des dépenses annuelles nécessaires pour réparations, ainsi que des frais d'administration, il ne reste absolument rien pour les améliorations indispensables dont le port a besoin. La nécessité de changements créée par les nouvelles conditions du commerce et les améliorations du chenal s'impose constamment à l'attention des commissaires, et d'éminents ingénieurs ont préparé sur cette question un rapport élaboré dont les recommandations, dans l'état actuel des choses, doivent cependant être laissées de côté.

Néanmoins, à part ces considérations, les commissaires sont convaincus de la nécessité de réduire leur tarif afin que le port de Montréal puisse soutenir avantageusement la comparaison, sous le rapport des frais, avec ses rivaux New-York Boston, Philadelphie et Baltimore, sans quoi nous ne pourrons attirer le trafic de l'ouest par les routes canadiennes ; de fait, la statistique démontre que le Saint-Laurent perd constamment du terrain dans la proportion qu'il obtient de ce trafic et on ne pourra remédier à cet état de choses, on ne pourra même retenir le trafic canadien

pour nos routes si nous ne prenons pas des mesures pour réduire les frais qui sont aujourd'hui imposés.

Vu ces circonstances, les commissaires ont cru qu'il était de leur devoir de porter ces faits à la connaissance du gouvernement et de demander avec instance qu'on agisse de suite dans le sens qu'ils désirent, c'est-à-dire, que les améliorations qu'ils font au chenal soient, aujourd'hui comme auparavant, acceptées et traitées comme travaux publics, et que la dépense ne soit pas imputable sur un revenu local, mais fasse partie de la dépense générale du Canada.

Ils font cette demande avec d'autant plus de confiance que, ni par le principal ni par les intérêts, ni même par la garantie de l'intérêt sur les dépenses nécessitées par la construction ou l'entretien du havre de Montréal, ils n'ont jamais reçu d'aide du gouvernement. La somme des bons non soldés émis pour ces fins entièrement sur le crédit et sous la responsabilité de la commission, est de $1,729,887.

Au nom des commissaires du havre.

THOMAS CRAMP,
Président.

Bureaux de la commission du havre,
Montréal, 31 mars 1879.

COMMISSION DU HAVRE DE MONTRÉAL.

BUREAU DE LA COMMISSION DU HAVRE,
MONTRÉAL, 1er décembre 1880.

A l'hon. H. L. LANGEVIN, C. B.,
etc., etc.,

MONSIEUR,—Comprenant l'importance et l'urgente nécessité de prendre une mesure quelconque relativement à la dette contractée pour le chenal du fleuve et du lac, les commissaires du havre ont préparé sur la question un mémoire qui sera envoyé demain à Son Excellence le gouverneur en conseil. Aujourd'hui, j'ai l'honneur de vous transmettre deux copies du mémoire adressé par ce bureau en 1879 à l'honorable ministre des travaux publics.

Je suis chargé de vous demander de prendre ces documents en votre favorable considération, et j'espère en toute confiance que le résultat de l'examen que vous en ferez sera satisfaisant pour nous.

Auriez-vous l'obligeance de nous laisser savoir quand vous pourriez recevoir une députation qui a mission d'avoir une entrevue avec vous à ce sujet ? Le temps presse, mais le bureau avait espéré que vous auriez désiré vous occuper de la question avant la réunion des Chambres.

Permettez-moi aussi de vous demander si vous avez pris connaissance du projet de loi que le bureau a transmis à l'honorable ministre de la marine. De récents évènements survenus sur le fleuve, joints à des représentations faites par des intéressés à sa navigation, rendent nécessaire l'obtention des pouvoirs demandés dans ce projet de loi, et nous espérons que vous le ferez adopter à la prochaine session.

Si vous le désirez, quelques autres copies du mémoire seront envoyées.

Avec le plus grand respect, je demeure,
Votre très obéissant serviteur,

HENRY BULMER,
Président intérimaire.

ANNEXE No. 36.

N° de renvoi, 9876.

A Son Excellence le Très-Honorable sir John Douglas Sutherland Campbell, marquis de Lorne, C.P., C.C., G.C.M.G., gouverneur général du Canada, etc., etc., en conseil.

Le mémoire des commissaires du havre de Montréal expose respectueusement,

Que vos requérants croient devoir approcher de Votre Excellence en conseil au sujet des importants travaux dont le gouvernement du Canada leur a confié la direction.

Le 31 mars 1879 ils avaient l'honneur de transmettre aux membres du gouvernement de Votre Excellence un mémoire (dont ci-joint un explaire) exposant les progrès qui ont été faits depuis l'année 1851 dans l'approfondissement et l'élargissement du chenal sur le lac Saint-Pierre et démontrant que depuis le 12 juin 1851 le chenal qui, à cette époque, n'avait qu'une profondeur de 12 pieds avait été amélioré et agrandi jusqu'à une profondeur minimum de 22 pieds et une largeur minimum de 300 pieds; et que pour en arriver là vos requérants avaient dépensé, à l'aide de l'emprunt autorisé par la 36me Vict., c. 60, une somme de $1,120,000, dont $500,000 environ étaient représentées par un outillage et des machines qui sont encore aujourd'hui disponibles.

Depuis la présentation de ce mémoire, vos requérants ont continué les travaux d'amélioration du chenal, et pour ce faire ils ont dépensé une autre somme de $304,000 dans les années 1879 et 1880; par ces travaux et ces déboursés une grande partie du chenal a été approfondie jusqu'à 25 pieds.

Si vos requérants ont la permission de continuer leurs opérations l'année prochaine, ils pourront terminer le creusage du chenal jusqu'à cette profondeur minimum de 25 pieds, et le prix de revient des travaux ne dépassera pas la somme dont l'emprunt était autorisé par la loi en question pour creuser le chenal à une profondeur minimum de 22 pieds pieds à l'eau basse,—la valeur de l'outillage et des matériaux qui restent étant suffisante pour couvrir l'excédant apparent de la dépense totale sur la somme de $1,500,000 autorisée par la dite loi.

Bien que vos requérants désirent ne pas imposer à Votre Excellence des observations semblables à celles que contient le dit mémoire au sujet de la valeur et des avantages, pour le pays et pour son commerce, des travaux qu'ils ont principalement contribué à faire exécuter au cours des trente dernières années,—ils ont l'honneur de renvoyer à ces observations et de dire qu'une nouvelle expérience de deux saisons les confirme dans l'opinion qu'ils ont déjà exprimée quant à l'incalculable importance pour le Canada d'améliorer la grande route du Saint-Laurent. Et ils soumettent à l'examen de Votre Excellence les raisons qui sont exposées dans ce mémoire pour que les dépenses occasionnées par ces améliorations soient

considérées comme imputables sur le revenu fédéral plutôt que sur celui du havre de Montréal.

Vos requérants désirent encore faire observer que depuis quelques années l'attention publique a été fortement saisie de la nécessité qu'il y a d'alléger les charges qui pèsent sur les navires fréquentant les ports du Saint-Laurent accessibles aux bâtiments de mer, et surtout celui de Montréal. Et cela non pas spécialement dans l'intérêt de ce port, mais dans celui du commerce et de la navigation de tout le Canada, dont la prospérité dépend de l'établissement de taxes ou de frais qui puissent soutenir avantageusement la comparaison avec ceux ayant cours dans les ports du nord et du centre des Etats-Unis. A cette fin on a fait voir à vos requérants et au public en général l'urgence de réduire le taux des taxes qui est en vigueur dans le port de Montréal.

Ainsi que le démontre le mémoire en question, les intérêts servis en 1878 par vos requérants sur la somme dépensée en vertu de la loi de 1873 se sont élevés à $46,949, et en 1879 l'augmentation des dépenses a porté à $54,532.72 la somme des intérêts servis cette année-là, tandis que le revenu total du port perçu sur les bâtiments et les steamers durant la saison de navigation n'a été que de $58,417.50, laissant une marge de $3,884.33 seulement pour aider à couvrir les frais d'entretien du port et solder la dette qui lui est propre, laquelle s'élève à près de $1,800,000. Et quand les relevés de la dernière saison de navigation qui vient de finir auront été reçus, les résultats seront à peu près les mêmes que ceux de la saison de 1879.

D'après cet exposé des faits, il est évidemment impossible de diminuer les droits de port actuels, tant que la commission du havre sera tenue responsable de l'intérêt sur les déboursés faits pour le chenal du lac Saint-Pierre et du fleuve. De fait, la dépense du crédit entier va mettre la commission dans la nécessité de débourser annuellement sous forme d'intérêt une somme plus considérable que tout le revenu actuel du port provenant des bâtiments à vapeur et des voiliers.

De plus, afin de conserver au port de Montréal le terminus des bâtiments de mer, des ingénieurs éminents ont recommandé des améliorations de différente nature, à l'exécution desquelles vos requérants ne sauraient songer tant qu'ils seront chargés des intérêts de la dépense faite pour le chenal du fleuve. Ces améliorations sont aussi essentielles à l'entretien et à l'encouragement du trafic du Saint-Laurent que la réduction des dépenses qui doivent être encourues pour atteindre et utiliser les ports de ce fleuve, spécialement celui de Montréal.

En présence des faits ci-dessus exposés, il est impossible à vos requérants d'entreprendre des améliorations quelque peu importantes ni de réduire les taxes, tant qu'ils auront à servir l'intérêt sur les déboursés opérés pour améliorer le chenal du fleuve Saint-Laurent; et ils signalent respectueusement à l'attention de Votre Excellence le fait que les frais de ces améliorations sont imputables sur le trésor public avec autant de raison que ceux des canaux dont cette grande voie est la continuation. Il n'est pas plus juste d'en rejeter le fardeau sur la commission du havre de Montréal qu'il le serait d'imposer aux localités où aboutissent les différents canaux du Canada les frais de construction de ces derniers.

Le printemps dernier vos requérants ont porté de nouveau à l'attention du gouvernement de Votre Excellence le mémoire en question, ainsi que les faits et les circonstances qui ont transpiré subséquemment; et ils ont eu alors l'honneur de recevoir de certains membres du cabinet de Votre Excellence l'assurance que le gouvernement de Votre Excellence serait prêt à présenter au parlement, à sa prochaine session, un projet de loi qui lui permettrait de secourir le trafic par la route du Saint-Laurent et de se charger de la dette contractée pour améliorer le lac et le fleuve.

Vos requérants ont communiqué cette assurance au public par l'intermédiaire de la Chambre de Commerce de Montréal, ainsi que par d'autres moyens, et elle a été reçue avec une vive satisfaction.

C'est pourquoi vos requérants prient respectueusement et avec instance Votre Excellence en conseil de prendre des mesures pour les relever, ainsi que le port de

Montréal, de la part du fardeau public qui leur est ainsi injustement imposée, afin que vos requérants puissent profiter de la partie de leur revenu qui a été affectée jusqu'ici au paiement des intérêts sur les frais de cet ouvrage public, pour diminuer les taxes qui pèsent sur les navires et terminer les améliorations du port de Montréal comme port maritime central du Canada.

Et vos requérants ne cesseront de prier.

HENRY BULMER,
Président intérimaire.

H. P. WHITNEY,
Secrétaire.

Bureau de la commission du havre,
MONTRÉAL, 18 décembre 1880.

ANNEXE No. 37.

Ouverture et clôture de la navigation.

Nom du port.	Province.	Comté.	Date de la clôture, 1879.	Date de l'ouverture, 1880.	Profondeur à l'eau basse.	Observations.	Renvoi à l'annexe.
					Pds. pcs.		
Barrington	Nouv.-Ecosse	Shelburne	Ouvert toute l'année		12 à 20	Au mouillage, quais à sec à l'eau basse	38
Digby	do	Digby	do		18	Environ 10 p. à l'ext. du quai du bateau.	38
Halifax	do	Halifax	do		20 à 30	Aux quais, 70 pieds à 180 pds. d. le port	38
Liverpool	do	Queen	do		7	Sur la barre, à Brooklyn, 24 pieds	38
Lockeport	do	Shelburne	do		8		38
Lunenburg	do	Lunenburg	do		12		38
Parrsboro'	do	Cumberland	do			A sec dans le port	38
Pictou	do	Pictou	17 déc.	17 avril	19	Aux quais, 40 pieds dans le port	38
Shelburne	do	Shelburne	Ouvert toute l'année		40 à 60		38
Sydney	do	Cap-Breton	30 déc.	6 mai	48		38
Windsor	do	Hants	20 déc.	9 avril		Sec	38
Yarmouth	do	Yarmouth	Ouvert toute l'année		13		38
Bouctouche	N.-Brunswick	Kent	27 nov.	15 avril	12	8 pieds sur la barre	38
Chatham	do	Northumberland	le déc.	24 avril	35 to 40	D. le port, 17½ pds. s. la b. du Fer à Chev.	38
Dalhousie	do	Ristigouche	27 déc.	5 mai	30	Chenal du sud, 70 pds., chenal d. nord	38
Dorchester	do	Westmoreland	20 déc.	10 avril	10		38
Moncton	do	do	24 déc.	10 avril		A sec	38
Newcastle	do	Northumberland	28 nov.	24 avril	30	Même observation que pour Chatham	38
Richibouctou	do	Kent	17 nov.	4 mai	12		38
Sackville	do	Westmoreland	Fin de déc.	Fin de mars.	4		38
Shédiac	do	do	13 déc.	26 avril	12		38
Saint-André	do	Charlotte	Ouvert toute l'année		14	Dans le second port.	38
Saint-Jean	do	Saint-Jean	do		24	A l'entrée du port, 60 pds. dans le port	38
St. Stephen	do	Charlotte	do		6	30 pds. sur le récif, 4 milles en aval de la ville	38
Charlottetown	Ile du P.-E.	Queen	30 déc.	3 mai	20	40 à 60 pds. d. le cour.	38
Georgetown	do	King	25 janv 1880.	15 avril	18	Au quai du ch. de fer, 30 pds. d. le courant	38
Souris	do	do	3 janv 1880.	15 avril	20	18 pds. à l'extrémité du quai du ch. de fer	38
Summerside	do	Prince	Fin de déc.	Comm. de mai.	16	Au quai du chemin de fer, 26 pds. à 30 pds. dans le port	38
Chicoutimi	Québec	Chicoutimi	15 nov.	13 mai	10		39
Malbaie	do	Charlevoix	20 déc.	21 mars	8 à 14		
Eboulements	do	Charlevoix	Fin de nov.	Comm. d'avril	Plus de 36		40
Baie Saint-Paul	do	do	do	do	Plus de 36		41

ANNEXE No. 37—*Suite.*

Nom du port.	Province.	Comté.	Date de la clôture, 1879.	Date de l'ouverture, 1880.	Profondeur à l'eau basse.	Observations.	Renvoi à l'annexe.
					Pds. pcs.		
Québec	Québec		28 nov.	3 avril	6 à 168		42
Trois-Rivières	do		1er déc	28 avril	17	Au quai de la Cie de navigat. du Richelieu et Ontario	
Berthier (*en haut*)	do	Berthier	27 nov.	26 avril	7 à 8		43
Montréal	do		19 déc.	17 avril	20·5	22 pds. à l'eau basse ordinaire	44
Coteau-Landing	do	Soulanges	1er jan. 1880	1e mars	12		45
New Carlisle	do	Bonaventure	Fin de déc.	En avr.	10 6	A l'extrémité du quai proposé	46
Carleton	do	do	30 nov.	Comm d'avril	18 à 24		47
Matane	do	Rimouski	Comm. de déc.	do	17	Extrém. sup. du nouv. quai ; 12 pds. vieux quai ; 5 p. s. la bar.	48
Rimouski	do	do	20 déc.	Fin de mars.	8	10 pieds 6 pouces à mi-marée	49
L'Islet	do	L'Islet	Fin de nov.	15 avril	7		50
Napanee	Ontario	Lennox	15 déc.	1e avril	7		51
Trenton	do	Hastings	20 nov.	6 avril	14	Dans le port, 9 pieds sur la barre	52
Shannonville	do	do	15 nov.	10 avril	6 6		53
Belleville	do	do	14 déc.	6 avril	5 à 9	Aux bassins, 9 pieds dans le chenal	54
Cobourg	do	Northumberland	1er déc	14 avril	8		55
Port-Hope	do	Durham	Fermé pour très peu de temps.		12		56
Newcastle	do	do	28 nov.	1e avril	8·6		57
Port-Darlington	do	do	10 déc.	25 mars	8		58
Toronto	do	Toronto	24 déc.	19 fév.	11·6 à 15·6		59
Oakville	do	Halton	12 déc.	22 mars	10		60
Port-Stanley	do	Elgin	20 déc.	28 mars	10	A l'entrée	61
Port-Dover	do	Norfolk	9 déc.	1e avril	7 à 8·6	12 pds. à 15 pds. dans la crique	62
Port-Burwell	do	Elgin	28 nov.	2 avril	7·6 à 8		63
Morpeth	do	Kent	Ouvert t. l'hiv.		9	11 pds. à l'extrémité extérieure du bassin	64
Kingsville	do	Essex	do		7 à 9		65
Sarnia	do	Lambton	do		4 à 40		66
Bayfield	do	Huron	Fin de déc.	Comm. de mar.	8		67
Goderich	do	do	18 déc.	1e avril	10	A l'entrée	68
Port-Albert	do	do	15 oct.	10 mai.	6		69
Inverhuron	do	Bruce	16 nov.	13 mai.	20	A l'extrémité du quai, 500 pds. de terre	70
Kincardine	do	do	2 déc.	9 avril	9		71
Southampton	do	do	5 déc.	9 avril	4·6 à 16		72
Owen-Sound	do	Grey	4 déc.	2 mars	9		73
Meaford	do	do	1er fév. 1880	15 avril	10		74
Presqu'Ile	do	do	15 déc.	1e avril	12		75
Collingwood	do	Simcoe	9 déc.	20 avril	12		76
Winnipeg	Manitoba	Selkirk	1er nov	26 avril	6		77

ANNEXE No. 38.

(No de renvoi, 9,514).

OTTAWA, 23 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre sous ce pli un relevé, reçu de M. J. E. Boyd, de l'ouverture et de la clôture des ports des provinces maritimes, etc.,—relevé demandé par votre lettre du 28 octobre dernier adressée à ce monsieur.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

HENRY F. PERLEY,
Ingénieur.

F. H. ENNIS, écr., secrétaire,
Ministère des travaux publics.

RELEVÉ demandé par le secrétaire du ministère des travaux publics, par lettre du 28 octobre 1880, No 4,270, Suj. 30.

Province.	Nom du port.	Date de la clôture, automne, 1879.	Date de l'ouverture, printemps, '80.	Nombre et classe des navires entrés au port durant 1879. Steamers.	Bâtiments et barques.	Bricks, petites barques et brigantins.	Goëlettes.	Total.	Profondeur de l'eau aux marées ordinaires. A l'eau haute. — Pieds.	A l'eau basse. — Pieds.	Revenu de l'année 1879. Brut.	Net.
Renvoi aux notes		a.	b.	c.	d.	e	f	g	h.		k.	
											$ cts.	$ cts.
Nouvelle-Ecosse.	Barrington	Ouvert toute l'année		40	2	.....	250	292	17 à 25	12 à 20	4,086 00	3,256 00
	Digby	do	do	.....	.....	.....	.....	.....	43	18	.....	.....
	Halifax	do	do	357	53	234	2,622	3,266	25 à 35	20 à 30	.....	.....
	Liverpool	do	do	.....	.....	.....	.....	270	12	7	5,732 00	4,130 00
	Lockeport	do	do	.....	.....	41	348	389	13	8	6,973 51	6,385 51
	Lunenburg	do	do	.....	.....	.....	.....	563	17	12	13,789 30	13,111 09
	Parrsboro'	do	do	.....	40	.....	380	420	30	A sec	3,010 00	2,460 00
	Pictou	17 décembre	17 avril	351	45	40	1,404	1,840	25	19	43,469 00	34,924 00
	Shelburne	Ouvert toute l'année		77	25	7	185	294	45 à 65	40 à 60	2,747 56	.....
	Sydney, C.B	30 décembre	6 mai	45	21	19	144	229	51	48	4,974 18	.....
	Windsor	20 do	9 avril	.....	.....	.....	.....	385	18	A sec	.....	.....
	Yarmouth	Ouvert toute l'année		76	3	37	315	431	27	13	67,416 00	66,493 00
Nouveau-Brunswick.	Bouctouche	27 novembre	15 avril	.....	9	.....	92	101	16	12	999 33	.....
	Chatham	1er décembre	24 do	.....	190	32	229	451	40 à 45	35 à 40	19,297 12	15,297 12
	Dalhousie	27 do	5 mai	59	.....	.....	.....	100	.....	30 dans le chen. du s. et 70 dans le n.		
	Dorchester	20 do	10 avril	.....	.....	.....	.....	80	51	10	3,502 00	3,434 00
	Moncton	24 do	10 do	.....	.....	.....	45	45	25	A sec	14,868 30	.....
	Newcastle	28 novembre	24 do	.....	109	12	21	142	40	30	7,355 00	4,111 00
	Richibouctou	17 do	4 mai	.....	28	10	.....	38	15	12	7,053 33	5,393 38
	Sackville	Fin de déc	Fin de mars	.....	.....	.....	.....	52	40	4	7,033 18	6,908 67
	Shediac	13 décembre	26 avril	190	40	.....	180	410	18	12	3,116 97	.....
	Saint-André	Ouvert toute l'année		.....	.....	.....	117	117	37	14	19,641 87	14,126 00
	Saint-Jean	do	do	305	193	94	2,255	2,847	46	24	704,834 02	.....
	Saint-Etienne	do	do	.....	.....	.....	.....	288	30	6	61,309 61	56,454 41

I.P.E.	Charlottetown	30 décembre...	3 mai	658	3	12	1,345	2,236	28	20	184,698 70	183,814 81
	Georgetown	25 janvier 1880	15 avril	.....	4	15	360	379	22	18	.....	.....
	Souris	3 do 1880	12 do	.....	2	7	117	126	23	20	.....	.....
	Summerside	Fin de déc.....	Comm. de mai	.....	.....	.....	.....	.....	22	16	.....	.....

h. Barrington.—Profondeur du mouillage. Quai à sec à marée basse. *h.* Digby—Environ 10 pieds d'eau au bout de la jetée où les bateaux à vapeur accostent à marée basse. *h.* Halifax—Aux quais. Profondeur du port de 70 à 180 pieds. *g.* 985 navires venant des ports étrangers, 2,281 côtiers. *g.* Liverpool—Bâtiments non-classés par le percepteur, ayant une capacité variant entre 100 et 200 tonnes. *h.* Profondeur de l'eau sur la barre au brise-lames Brocklyn. La profondeur est de 24 pieds à marée basse. *g.* Lunenburg—Bâtiments non-classés. Brigantins et goëlettes d'une capacité de 80 à 300 tonnes. Profondeur aux quais suffisante pour les bâtiments de 300 tonnes. Profondeur du port de 20 à 22 pieds à marée basse. *h.* Parrsboro'—Dans le port *c.d.e.f.* Pictou—Nombre d'inscriptions beaucoup plus considérable en 1880. *k.* Le revenu en 1880 sera plus considérable. *h.* Aux quais. 40 pieds dans le port. *c.* Shelburne—Steamers-caboteurs. *f.* 119 goëlettes de cabotage. Tous les autres bâtiments venant de ports étrangers. *g.* Sydney, C.B.—Les ports extérieurs non-compris. *g.* Windsor—Presque toutes des goëlettes, jaugeant, en moyenne, 200 tonneaux. *h.* Bouctouche—8 pieds d'eau sur la barre, de 2½ à 3 brasses au mouillage, en dedans de la barre. *h.* Chatham—Profondeur du port. Profondeur sur la barre du Fer à Cheval, 17½ pieds à marée basse, de 20 à 28 pieds à marée haute. *k.* Le plus faible revenu depuis bien des années. *c.* Dalhousie—Steamers caboteurs. *g.* 22 caboteurs, 19 bâtiments de ports étrangers, *g.* Dorchester—Brigantins et goëlettes jaugeant de 80 à 270 tonneaux. *g.* Moncton—29 caboteurs, 16 bâtiments de mer. Le revenu et le commerce maritime en 1880 dépassera de beaucoup le chiffre de 1879. *h.* Newcastle—Voyez la note à "Chatham." *g.* Sackville—Jaugeant de 25 à 400 tonneaux. En 1880, le nombre et le tonnage des bâtiments dépasse le chiffre de 1879. *c.f.* Shédiac—Steamers et goëlettes de cabotage. *d.* Ports étrangers. *h.* Saint-Andrews—Profondeur de l'eau dans le port. *c.* Steamer de cabotage inscrit 449 fois. *h.* Saint-Jean—Profondeur à l'entrée du port. Dans le port, il y a une profondeur moyenne de 60 pieds à marée basse, et de 82 pieds à marée haute, ordinairement. *g.* 1,066 bâtiments venant de ports étrangers, 1,781 caboteurs. *a.b.* Saint-Etienne—Epoque ordinaire de la fermeture et de l'ouverture du port, 20 décembre et 10 mars. *g.* 61 bâtiments de mer, 227 caboteurs. *h.* Les gros bâtiments prennent et dechargent leurs cargaisons à l'endroit appelé *The Ledge*, situé à quatre milles en aval de la ville, où il y a 30 pieds d'eau à marée basse. *g.* Charlottetown—Comprenant 218 voiliers venant de ports étrangers, non classés, et 37 steamers venant de ports étrangers, les autres sont des caboteurs. *h.* De 40 à 60 pieds dans le courant. *c.* Georgetown—Caboteur à vapeur faisant le service postal chaque semaine pendant l'époque de la navigation. *h.* Profondeur au quai du chemin de fer, 30 pieds dans le courant à marée basse. *c.* Souris—Caboteur à vapeur faisant le service postal hebdomadaire pendant l'époque de la navigation. *h.* Profondeur du port. 8 pieds à l'extrémité du quai du chemin de fer. *h.* Summerside—Profondeur au quai du chemin de fer. 26 à 30 pieds dans le port à marée basse.

NOTE.—Ce tableau a été dressé d'après les renseignements fournis par les percepteurs de douane aux différents ports et qu'on a eu lieu de croire exacts.

JOHN EDWARD BOYD,

Ingénieur dirigeant dans les ports, etc., provinces maritimes.

SAINT-JEAN, N.B., 16 novembre 1880.

ANNEXE No. 39.

PORT DE CHICOUTIMI.

(N° de renvoi 9288.)

BUREAU DU CONSEIL DE VILLE DE CHICOUTIMI,
CHICOUTIMI, 10 novembre 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre, en date du 30 octobre dernier, adressée au maire du conseil de cette ville et demandant les renseignements suivants relatifs au port de Chicoutimi, savoir: la clôture du port en 1879 et son ouverture en 1880, le nombre et la classe des vaisseaux qui ont fréquenté ce port, avec les revenus pendant l'année 1879, le tirant d'eau à basse mer.

J'ai l'honneur de vous dire en réponse: 1° Que la clôture de ce port en 1879 a eu lieu le 15 novembre et son ouverture en 1880, le 13 mai.

2° Que 31 vaisseaux (voiliers) sont entrés dans le port, en 1877, et une dizaine de goëlettes, comptant celles de MM. Price et les bateaux à vapeur de la compagnie du Saint-Laurent qui fréquentent ce port pendant la saison de navigation.

3° Il n'y a de revenus dans ce port, que les collections faites, pour les droits des hôpitaux, des vaisseaux de 100 tonneaux et au-dessus, lesquels revenus figurent dans le rapport annuel fait au gouvernement par le collecteur des douanes et le revenu des pilotages pour la corporation des pilotes.

4° Le tirage d'eau à basse mer est de 10 pieds.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOS. LACROIX,
Sec. trésorier.

M. S. CHAPLEAU, secrét.
du département des travaux publics, Ottawa.

ANNEXE No. 40.

PORT DES EBOULEMENTS.

(No de renvoi 9174).

EBOULEMENTS, 6 novembre 1880.

MONSIEUR LE MINISTRE,—J'accuse réception de votre lettre datée du 30 octobre dernier, à laquelle je m'empresse de répondre. J'ai l'honneur de vous informer que le havre des Eboulements ferme ordinairement les derniers jours de novembre et ouvre les premiers jours d'avril. Le nombre de bâtiments qui ont fréquenté le havre dans l'été de 1879, est de 250 à 300 goëlettes; nous avons une ligne tenue par les bateaux à vapeur, huit fois par semaine, aussi un grand bâtiment anglais à voiles, un grand vapeur et plusieurs remorqueurs. Le havre ne donne aucun revenu; il y a 36 pieds et plus, d'eau à marée basse. Ces renseignements sont au meilleur de ma connaissance, vû que je n'avais reçu aucune instruction plus tôt.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

W. JOS. TREMBLAY,
Maire.

L'honorable ministre des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 41.

HAVRE DE LA BAIE SAINT-PAUL.

(N° de renvoi 9,366.)

EBOULEMENTS, 15 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous informer que la lettre qui a été adressée au maire de la Baie Saint-Paul, m'est parvenue, vu qu'il n'y a pas de maire à la Baie Saint-Paul. Je me permets d'y répondre. Je peux vous renseigner tout aussi bien que si je demeurais dans cette place ; le havre de la Baie Saint-Paul n'est pas aussi fréquenté que celui des Eboulements ; il y a à peu près 100 goëlettes qui ont fréquenté ce havre dans l'été de 1879, et aussi des bateaux à vapeur huit fois par semaine. Pour l'ouverture, c'est la même chose qu'aux Eboulements, et la même épaisseur d'eau.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

W. JOS. TREMBLAY,
Maire.

L'honorable ministre des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 42

PORT DE QUEBEC.

(N° de renvoi 9118.)

BUREAU DES COMMISSAIRES DU HAVRE,
QUÉBEC, 8 novembre 1880.

S. CHAPLEAU, écr.,
Secrétaire, département des travaux publics.
Ottawa.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 30 ultimo, j'ai l'honneur de vous transmettre les états ci-joints contenant les renseignements demandés par l'honorable ministre des travaux publics.

Permettez que je fasse observer que le revenu de l'année dernière est le plus bas qui ait eu lieu depuis la réorganisation de la commission. En 1877, il s'élevait à $89,029.16.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très obéissant serviteur,

A. H. VERRET,
Secrétaire-trésorier.

CONFÉDERATION CANADIENNE—PORT DE QUÉBEC.

TABLEAU COMPARATIF du nombre et du tonnage des voiliers et des steamers, et du nombre d'hommes employés à bord, arrivés et partis pendant les années expirées le 31 décembre 1878 et 1879; donnant le nom des pays d'où ces bâtiments venaient ou venaient ou pour lesquels ils étaient partis, et faisant connaître s'ils étaient sur lest ou chargés; indiquant aussi les pays auxquels ils appartenaient.

(Compilé par M. L. N. G. Belleau, employé aux douanes de S. M.)

BATIMENTS ARRIVÉS PENDANT LES ANNÉES EXPIRÉES LE 31 DÉCEMBRE 1878 ET 1879.

—	1878.			1879.		
	Bâtiments	Ton'x.	Hommes	Bâtiments	Ton'x.	Hommes
Total des bâtiments arrivés..	666	616,523	15,892	628	611,918	15,842
Bâtiments avec cargaison....	325	357,804	10,372	314	372,519	10,916
do sur lest.....	341	258,719	5,520	314	239,399	4,926
Total.....	666	616,523	15,892	628	611,918	15,842
Nombre de steamers.....	107	177,672	6,517	130	221,158	7,747
do voiliers.....	559	438,851	9,375	498	390,760	8,095
Total.....	666	616,523	15,892	628	611,918	15,842
Bâtiments anglais.....	475	482,551	13,020	419	474,941	12,869
do étrangers.....	191	133,972	2,872	209	136,977	2,973
Total.....	666	616,523	15,892	628	611,918	15,842
Sous quel pavillon—						
Anglais.....	475	482,551	13,020	419	474,941	12,869
Etats-Unis.....	6	4,378	85	3	3,096	47
Français.....	5	1,618	62	1	424	15
Norvégien et suédois.....	165	116,762	2,484	198	128,764	2,808
Empire d'Allemagne.....	11	15,951	146	4	2,786	60
Portugais.....	1	1,509	23	.....	.....	.....

BATIMENTS PARTIS PENDANT LES ANNÉES EXPIRÉES LE 31 DÉCEMBRE 1878 ET 1879.

—	1878.			1879.		
	Bâtiments	Ton'x.	Hommes	Bâtiments	Ton'x.	Hommes
Total des bâtiments partis...	672	603,705	15,473	610	589,493	15,003
Bâtiments avec cargaison.....	672	603,705	15,473	640	589,493	15,003
do sur lest.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
Total.....	672	603,705	15,473	640	589,493	15,003
Nombre de steamers.....	93	157,461	5,993	104	184,243	6,566
do voiliers.....	579	446,244	9,480	536	405,250	8,437
Total.....	672	603,705	15,473	640	589,493	15,003
Bâtiments anglais.....	489	475,779	12,727	436	457,784	12,105
do étrangers.....	183	127,926	2,746	204	131,709	2,898
Total.....	672	603,705	15,473	640	589,493	15,003
Sous quel pavillon.....						
Anglais.....	489	475,779	12,727	436	457,784	12,105
Etats-Unis.....	6	4,775	80	2	2,055	33
Français.....	5	2,763	61	1	404	15
Norvégien et suédois.....	159	109,911	2,412	191	122,959	2,709
Empire d'Allemagne.....	9	6,539	123	5	2,672	63
Portugais.....	2	1,689	32	1	414	12

Russe	.....	.....	.....	2	1,070	25
Danois	2	2,249	38	1	927	18
Belge	1	1,505	34	.....	.....	.....
Total	666	616,523	15,892	628	611,918	15,842
D'où ils venaient—						
Royaume-Uni	544	542,021	14,145	461	509,178	13,557
Terreneuve	13	2,015	121	9	1,211	75
Saint-Pierre et Miquelon	4	608	30	1	68	4
Etats-Unis	4	2,473	57	1	1,187	19
Indes occidentales	9	1,950	70	17	3,472	132
France	24	15,226	355	31	19,290	430
Espagne	2	1,243	31	9	8,661	165
Portugal	6	3,258	77	2	623	19
Belgique	5	4,704	104	7	5,297	112
Hollande	6	4,225	92	7	4,133	97
Norvège et Suède	28	18,202	403	57	33,876	770
Italie	6	7,867	142	5	5,666	102
Allemagne	8	6,731	139	9	8,405	150
Amérique du Sud	.....	.....	.....	2	1,108	26
Afrique	.....	.....	.....	3	2,452	54
Gibraltar	.....	.....	.....	2	1,443	31
Brésil	4	3,069	69	3	3,560	58
Sicile	1	133	6	1	202	9
Grèce	1	1,320	26	1	2,006	32
Egypte	1	1,478	25	.....	.....	.....
Total	666	616,523	15,892	628	611,918	15,842

Russe	.....	.....	.....	1	470	11
Danois	2	2,249	38	1	927	18
Italien	.....	.....	.....	2	1,808	37
Total	672	603,705	15,473	640	589,493	15,003
Pour quels pays—						
Royaume-Uni	588	574,839	14,626	548	562,000	14,180
Terreneuve	30	3,940	211	36	4,441	244
Saint-Pierre et Miquelon	8	788	44	14	973	67
Indes occidentales	.....	.....	.....	1	181	7
France	21	9,067	250	8	5,181	113
Portugal	5	2,554	59	9	3,681	98
Belgique	3	1,898	44	1	460	11
Hollande	1	871	16	3	1,601	35
Allemagne	2	777	23	.....	.....	.....
Gibraltar	1	459	12	1	665	15
Amérique du Sud	5	1,639	45	11	4,560	120
Afrique	1	228	9	1	227	9
Pérou	3	2,022	48	2	1,935	39
Australie	4	4,623	86	2	2,696	41
Ile de Man	.....	.....	.....	3	892	24
Total	672	603,705	15,473	640	589,493	15,003

N.B.—Pavillons.—Sous le pavillon de l'empire de l'Allemagne sont compris les bâtiments venant de la Prusse, de Hambourg, de Brême, de Mecklembourg, etc.

TABLEAU COMPARATIF du nombre de bâtiments arrivés et partis du port de Québec de leur tonnage et du nombre d'hommes employés à bord, indiquant le nombre des bâtiments arrivés et partis de ports extérieurs, pendant les années 1875, 1876, 1877, 1878, et 1879 :—

ARRIVÉS.

—	1875.			1876.			1877.			1878.			1879.		
	Navires.	Ton'x.	Hommes	Navires.	Ton'x.	Hommes	Navires.	Ton'x.	Hommes	Navires.	Ton'x.	Hommes	Navires.	Ton'x.	Hommes
Port de Québec	775	552,627	17,661	920	795,531	20,428	928	836,822	20,135	606	580,642	15,050	579	582,952	15,197
Port extérieur de Chicoutimi	34	17,292	442	29	16,081	399	27	17,945	400	32	22,620	485	28	17,400	381
do de Tadousac	5	2,021	57	3	1,258	37	5	3,215	72	7	2,737	77	6	2,583	67
do des Escoumains	1	654	14	14	6,799	173	1	271	9	5	1,752	59	.....	.....	.....
do du Sault-au-Cochon	6	3,272	78	4	2,061	50	8	4,441	105	8	3,745	102	5	3,631	73
do de Betsiamitz	3	1,449	39	6	2,886	77	13	9,406	198	8	5,027	119	10	5,352	124
Grand total, Québec	824	577,315	18,291	976	824,616	21,164	982	872,100	20,919	666	616,523	15,892	628	611,918	15,842

PARTIS.

Port de Québec	770	637,232	17,525	930	743,088	19,313	938	828,739	19,845	610	567,069	14,612	585	559,767	14,319
Port extérieur de Chicoutimi	35	17,401	448	29	16,081	399	27	17,945	400	33	22,802	492	34	18,160	420
do de Tadousac	5	2,021	57	3	1,258	37	5	3,215	72	8	3,310	89	6	2,583	67
do des Escoumains	1	654	14	14	6,799	173	1	271	9	5	1,752	59	.....	.....	.....
do du Sault-au-Cochon	6	3,272	78	4	2,061	50	8	4,441	105	8	3,745	102	5	3,631	73
do de Betsiamitz	3	1,449	39	6	2,886	77	13	9,406	198	8	5,027	119	10	5,352	124
Grand total, Québec	820	662,029	18,161	986	772,173	20,049	992	864,017	20,629	672	603,705	15,473	640	589,493	15,003

COMMISSION DU PORT DE QUEBEC.

Date de la fermeture du port de Québec en l'automne de 1879 : 28 novembre.

Date de l'ouverture de la navigation dans le port de Québec et en aval, en 1880 : 30 avril.

Date de l'ouverture de la navigation dans le port de Québec et en amont, en 1880 : 30 avril :

Etat des recettes brutes et profit net provenant du port de Québec pendant l'année de 1879 : profit net, $49,191.79. Recettes brutes, $64,721.45.

Etat des arrivages, dans le port de Québec, durant l'année 1879, commerce de cabotage.

Cargaisons arrivées par goëlettes		1,042
" "	bateaux	1,602
" "	barges	239
" "	bateaux à vapeur	346
Total		3,229

Représentant un tonnage total, à l'entrée, de 386,354 tonneaux.

Etat indiquant la profondeur de l'eau dans le port de Québec, à marée basse

D'après l'exploration de Bayfield la profondeur de l'eau varie entre une brasse et vingt-huit brasses.

Pour copie conforme,

A. H. VERRET.
Secrétaire-trésorier.

ANNEXE No 43.

HAVRE DE BERTHIER (EN HAUT), P.Q.

(N° de renvoi 9347.)

BERTHIER, 13 novembre 1880.

HONORABLE MONSIEUR,—En réponse à la lettre qui m'a été écrite de votre bureau, le 30 du mois d'octobre dernier, j'ai l'honneur d'exposer,—

Que le port de Berthier est un port libre;—que la clôture de la navigation dans ce port, en 1879, a eu lieu le 27 du mois de novembre;—que l'ouverture de la navigation en 1880 s'y est faite le 26 du mois d'avril;—que généralement, la navigation, dans ce port, commence vers le 20 avril et se prolonge jusqu'aux premiers jours de décembre;—

Que les animaux, les produits agricoles, etc., sont expédiés du port de Berthier,—1o. par des bâtiments à voiles, goëlettes et chalands, qui fréquentent ce port presque sans interruption, pendant toute la saison; la capacité de ces bâtiments varie de (125) cent vingt-cinq à (200) deux cents tonneaux. 2o. par les bateaux à vapeur, qui mettent Berthier en communication quotidienne avec Sorel, et trois fois la semaine avec Montréal et les ports intermédiaires.

Qu'aux eaux basses, la profondeur du fleuve, depuis la rivière Chicot jusqu'à l'extrémité ouest de l'Ile au Foin, est généralement de (7) sept à (8) huit pieds; à quelques endroits, elle atteint de (10) dix à (15) quinze pieds sur les battures, mais elle n'était que 4 à 5 pieds avant les travaux de dragage, qui ont été faits pendant l'été 1880.

Qu'avant l'exécution de ces travaux, le peu de profondeur de l'eau sur les battures causait de graves inconvénients à la navigation de notre rivière, dans presque tous les cas, les bâtiments ne pouvant prendre que la moitié ou le tiers de leur chargement, ce qui obligeait le navigateur à prélever un taux de fret plus élevé pour le transport des produits, au grand préjudice de l'expéditeur et par contre du producteur.

Que la ville de Berthier est le centre d'affaires, non-seulement de la paroisse de Berthier, mais de plusieurs paroisses environnantes; que ces paroisses sont reconnues comme étant des plus riches de la province de Québec; que le commerce des animaux, mais surtout des grains et du foin, s'y fait sur une échelle plus considérable qu'en tout autre endroit de la rive nord du fleuve Saint-Laurent, entre les villes de Montréal et de Québec; qu'un embranchement de chemin de fer, maintenant en construction et destiné à relier le Q. M. O. et O. au chemin du Sud-Est, à Sorel, en passant par Berthier, devra amener nécessairement une augmentation considérable dans le trafic qui se fait ici, que nous avons à reconnaître que les travaux de dragage qui ont déjà été faits, ont produit une amélioration sensible dans la condition de la navigation ici; que nous avons tout lieu de croire que ces travaux seront continués sans interruption, dans le cours de l'été prochain, jusqu'à ce qu'ils soient entièrement terminés, ce dans

l'intérêt de la navigation, du commerce et de la classe agricole de toute cette partie de la province.

J'ai l'honneur de me souscrire,
Avec la plus haute considération,
Votre très humble et très obéissant serviteur,

L. TRANCHEMONTAGNE,
Maire, ville de Berthier.

A l'honorable
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 44

(N° de renvoi, 9160.)

COMMISSION DU PORT DE MONTRÉAL,
BUREAU DU SECRÉTAIRE,
MONTRÉAL, le 10 novembre 1880.

MONSIEUR,—Me rendant à la demande que vous m'avez faite dans votre lettre du 30 du mois dernier, j'ai l'honneur de vous transmettre certains renseignements touchant le port de Montréal que l'honorable ministre des travaux publics désire avoir.

La navigation s'est fermée en 1879 le 19 décembre, et s'est ouverte en 1880 le 17 avril.

L'état suivant indique le nombre, le tonnage et la classe de bâtimeuts de mer qui sont arrivés dans le port en 1879 :

Steamers	289	Tonnage	378,353
Navires	33	"	38,412
Barques	121	"	65,223
Bricks	5	"	1,404
Brigantins	37	"	8,560
Goëlettes	127	"	15,017
Total	612	Total	506,969

Voici un état semblable des bâtiments de mer venus de provinces maritimes en 1879.

Steamers	62	Tonnage	40,686
Navires	2	"	1,733
Barques	59	"	33,271
Bricks	1	"	457
Brigantins	16	"	3,660
Goëlettes	80	"	8,573
Total	220	Total	88,380

Il est arrivé dans ce port 5,698 bâtiments faisant le commerce à l'intérieur, ayant un tonnage réuni de 817,423 tonneaux,

(N° de renvoi, 9,864).

BUREAU DE LA COMMISSION DU PORT,
MONTRÉAL, le 7 décembre 1880.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre un état indiquant les sources d'où la commission du port tire son revenu. Comme vous le remarquerez, deux ou trois montants ne sont donnés qu'approximativement, parce que les comptes de l'année ne sont pas encore clos, mais les chiffres donnés sont assez exacts pour l'usage auquel on veut les appliquer.

Vous voudrez bien remarquer que le revenu, cette année, accuse une augmentation satisfaisante sur le chiffre de l'année dernière, mais en traitant la question de réduire considérablement les droits de port, les commissaires prendraient comme base le chiffre de 1879. L'état pour cette année-là n'est pas aussi complet que l'état pour 1880, mais il est probable que dans chaque branche en particulier la proportion est la même.

Je regrette surtout que l'état pour cette année-là n'indique pas les droits imposés sur les bâtiments faisant le commerce de l'intérieur chargés de grain. Ce sont ces droits que les expéditeurs d'Ontario désirent voir abolis.

Je dois vous remercier de votre lettre du 4 courant me donnant l'assurance que vous avez pris nos affaires en votre sérieuse considération. J'ai mis cette lettre devant le bureau hier, et l'on m'a prié de vous dire qu'aussitôt qu'une députation pourra être de quelque utilité pour vous renseigner, nous serons prêts à partir pour Ottawa.

En attendant, mon cher monsieur, j'ai l'honneur d'être avec beaucoup de respect,

Votre obéissant serviteur,

HENRY BULMER,
Président pro tem.

A l'honorable H. L. LANGEVIN, C.B.,
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

1879. ETAT DU REVENU. 1880.

Trafic par voie de mer.	$	$	$
Droit de quaiage—à l'entrée		84,207	
do —à la sortie		67,645	
			151,852
Droit de tonnage sur steamers		41,975	
do sur voiliers		16,442	
			58,417
Revenu total provenant du trafic par voie de mer			210,269
Trafic local			55,081

Trafic par voie de mer.	$	$	
Droits de quaiage—à l'entrée (com. ci-dessous)			
Houille et coke		24,600	
Drogues et matières tinctoriales, etc.		1,161	
Nouveautés		6,457	
Poterie, porcelaine et faïences, etc.		862	
Poisson		551	
Fruits et fruits secs		1,446	
Verrerie et vitres		1,757	
Epiceries		4,451	
Ferronn., fer, acier et rails d'acier, etc.		47,405	
Liqueurs, bière et porter, vin, eau-de-vie et genièvre, etc.		2,656	
Peinture, huile et vernis, etc.		2,844	
Soude, cendre et poudre à blanchir, etc.		2,631	
Sucre et mélasses		11,550	
Brique, drains, ciment, argile, sable etc.		1,439	
Papeterie, livres, papier, etc.		1,015	
Divers		1,905	
			112,780
Droit de quaiage—à la sortie (c. ci-dessous).			
Grain—			
Orge et seigle	1,247		
Blé d'inde	17,913		
Fleur de farine et farine	8,318		
Avoine	2,614		
Pois	7,254		
Blé	20,763		
		58,169	
Produits—			
Pommes	3,359		
Beurre et fromage	7,371		
Conserves de viande	88		
Aliments	497		
Foin	1,092		
Saindoux et suif	933		
Viandes de toutes sortes	1,100		
		14,440	
Autres articles		10,677	
			83,226
Droit de tonnage sur les steamers		55,044	
do sur les voiliers		23,599	
			78,643

				Revenu total du trafic allant à la mer..	.....	.....	274,649
				TRAFIC LOCAL.			
				Droits de quaiage sur les propulseurs chargés de grain.....	1,835		
				Droits de quaiage s. les barges charg. de grain.	6,852		
						8,687	
				Autres sources de revenus, disons.....	.....	42,313	
							51,000
Revenu total net.....	.....	.....	265,350	Revenu total net.....	.....	.....	325,649

H. D. WHITNEY,
Secrétaire.

BUREAU DES COMMISSAIRES DU PORT,
MONTRÉAL, 8 décembre 1880.

ANNEXE No. 45.

PORT DE COTEAU LANDING, P. Q.

(N° de renvoi, 9,324.)

COTEAU-LANDING, 12 novembre 1880.

A l'honorable
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 30 octobre, je dirai que le port de Coteau-Landing n'a été fermé, dans l'automne de 1879, que vers le premier janvier 1880, et était ouvert avant le 1er mars. A vrai dire, le port ne se ferme jamais que lorsque la glace prend sur le lac Saint-François, et s'ouvre au printemps avant que la débâcle sur le lac ait lieu.

Voici quels sont les bâtiments qui fréquentent ce port: Les steamers de la compagnie du Richelieu et Ontario, entre Hamilton et Montréal, arrêtent chaque jour en montant et en descendant. Deux bateaux faisant le service des marchés entre Cornwall et Montréal, arrêtent deux fois la semaine en montant et en descendant. Le steamer *Alexandria*, faisant le service entre Trenton et Montréal, arrête une fois la semaine en montant et en descendant. Le steamer *C. Anderson*, faisant le service entre Valleyfield et Coteau Landing deux fois par jour.

Je ne puis donner le chiffre exact des remorqueurs et des barges qui fréquentent ce port, mais on peut s'en faire une idée en tenant compte du fait qu'en 1879 200,000, boisseaux de grain ont été expédiés de ce port dans des barges ayant une capacité de 10,000 à 15,000 boisseaux.

Quant à la question des recettes brutes et du revenu de ce port, voici ce qu'il en est: Les quais sont loués, l'un à la compagnie de navigation du Richelieu et d'Ontario, l'autre à la compagnie de navigation du Saint-François. Conséquemment, Coteau Landing ne reçoit rien du port. La profondeur du port est de 12 pieds, lorsque les eaux sont basses.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

RALPH SULLIVAN,
Maire.

ANNEXE No 46.

PORT DE NEW-CARLISLE, P.Q.

N° de renvoi 9,360.

NEW-CARLISLE, 12 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de la lettre de M. le secrétaire Chapleau, en date du 30 octobre, au sujet des renseignements qu'il désire sur le port de New-Carlisle, et en réponse je prends la liberté de dire : que le dernier navire qui a déchargé dans le port de New-Carlisle est entré tard dans le mois de décembre, et que les navires auraient pu entrer jusqu'au 15 janvier 1880. Il y a quatre goëlettes et un brigantin appartenant à ce port ; ils ont, outre six autres goëlettes, prit du fret et déchargé des cargaisons ici, pendant la saison de 1879, outre le steamer *City of St-John* qui arrête à ce port quatre fois par semaine avec des voyageurs et des marchandises, aussi bien que le steamer *Beaver*, qui arrête ici deux fois par semaine toutes les quinzaines, avec des voyageurs et des marchandises. Un grand nombre d'autres navires de toutes sortes, viennent souvent se mettre à l'abri dans ce port. Si l'on construisait un quai, un grand nombre de navires seraient attirés de ce côté, et ce serait tout-à-fait avantageux pour les bateaux de pêche et autres petites embarcations. Je suis fâché de ne pouvoir mentionner le montant du revenu qu'a donné ce port pendant l'année 1879. La navigatien s'est ouverte de bonne heure dans le mois d'avril 1880.

Quant à la profondeur, à l'eau basse, j'attirerai respectueusement votre attention sur le plan et le rapport de M. Roy, I.C., au sujet du port de New-Carlisle, rapport que vous avez, je suppose, par-devers vous.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

D. CARCAND,
Maire.

A l'honorable
ministre des travaux publics, Ottawa.

N° de renvoi 9792.

NEW-CARLISLE, 27 novembre 1880.

J'ai l'honneur de vous transmettre ci-joint un rapport indiquant le nombre, la description et le tonnage des navires qui sont entrés dans le port de New-Carlisle dans le cours de l'exercice 1879.

Le havre de New-Carlisle, où l'on se propose de construire un quai, se trouvant dans le port de New-Carlisle, nous croyons à propos de vous transmettre ci-inclus l'état ci-joint, attendu que tous les navires ayant un chargement de fret pour New-Carlisle et Paspébiac, la municipalité voisine, sont inscrits en douane à Paspébiac, où, depuis quelques années les autorités douanières ont transporté leurs bureaux; avant cela, le bureau de douane était à New-Carlisle.

Je puis dire de plus que la distance entre le palais de justice de New-Carlisle et le bureau de douane de Paspébiac n'est que de trois ou quatre milles, et que depuis la pointe de New-Carlisle, et le phare de la pointe Paspébiac, la distance est à peu près la même.

Entre ces deux points se trouve le havre de New-Carlisle et de Paspébiac. Comme tous les navires qui arrivent avec du fret pour New-Carlisle ou pour Paspébiac, sont nécessairement inscrits à la douane et nulle part ailleurs, je n'ai aucun moyen de m'assurer quels sont les navires qui ont pu entrer avec un chargement

pour New-Carlisle seul. Il arrive fréquemment que des navires ayant des voyageurs et du fret pour New-Carlisle proprement dit, les débarquent à Paspébiac, à cause du manque de quai au premier endroit, tandis qu'à Paspébiac, où il y a deux grandes maisons de commerce, ayant des quais pour leur propre usage, ces maisons accordent à d'autres, (quand elles le jugent à propos) le privilège de débarquer le fret et les voyageurs.

Je vous donne toutes ces explications et je vous écris au long, afin que vous puissiez connaître notre position, et comment j'ai pu, en premier lieu, adresser par méprise, ma lettre précédente à votre département.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

D. CARCAND,
Maire.

ÉTAT des navires et voiliers qui ont fréquenté le port de New-Carlisle, dans le cours de l'exercice terminé le 30 juin 1879.

Nombre.	Navires.	Ton'x.	Matelots	Nombre.	Navires.	Tonn'x.	Matelots
	Entrés.	*Cabotiers.*			*Sortis.*		
70	Steamers	24,131	1,185	72	Steamers	24,967	1,212
6	Bricks	1,638	67	14	Navires	1,897	98
17	Brigantins	3,210	120	10	Sloops et bateaux	160	24
172	Goëlettes	6,490	579	148	Goëlettes	5,175	481
265		35,469	1,951	244		32,199	1,815
244		32,199	1,815				
509	Navires entrés et sortis.	67,668	3,766				
	Entrés.	*Venant de la mer.*			*Sortis.*		
16	Navires	2,942	138	47	Navires	6,644	347
6	do	652	33				
16	do	2,298	110				
38		5,892	281				
47		6,644	347				
85		12,536	628				

—	$ cts.	—	$ cts.
Valeur des marchandises importées...	75,244 00	Droits perçus	14,185 00
		Valeur des exportations	425,239 00

W. T. MEAGHER,
Pour le percepteur.

ANNEXE No. 47.

(No de renvoi 9357.)

PORT DE CARLETON, P. Q.

CARLETON, PROVINCE DE QUÉBEC,
11 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai reçu votre lettre cirulaire du 30 octobre dernier,—N° 4353, sujet 12,—concernant le havre de Carleton, P. Q.

En réponse aux informations que vous demandez, je puis vous dire que dans l'automne de 1879, le havre de Carleton a été libre de glace jusqu'au dernier jour du mois de novembre, et que dans le printemps de 1880, il a été ouvert à la navigation dès la première semaine du mois d'avril.

Quant au nombre de navires qui ont fréquenté le port pendant l'année 1879, je ne saurais le dire avec exactitude pour aucune période de temps, pour la raison bien simple, que personne n'en a tenu compte. Les navires qui ont une licence du département des douanes, ne font point d'entrée au bureau du percepteur pour ce port ; ils viennent et repartent sans faire aucune déclaration, de sorte que personne ne peut en donner le nombre ni constater la classe à laquelle ils appartiennent. Le nombre des entrées à la douane a été très-restreint depuis la mise en force du système des licences il y a dix ou douze ans ; et il a encore diminué depuis l'établissement d'une ligne de bateaux à vapeur entre Campbellton, N.-B., et Gaspé Basin, P. Q.

Le vapeur *City of St. John*, qui dessert cette ligne depuis deux ans, fait quatre voyages par semaine, arrêtant chaque fois à Carleton pour prendre ou mettre les passagers et le fret qui passaient auparavant dans les bâtiments voiliers. Il y a aussi un autre vapeur, le *Beaver* qui vient à Carleton une fois par semaine. L'établissement de ces deux lignes de bateaux à vapeur explique la diminution du nombre de voiliers qui fréquentent notre port, l'un des plus beaux de la côte de la Gaspésie.

Pour les revenus du havre de Carleton, je ne suis pas en état de vous fournir aucuns renseignements assez précis pour encourir la responsabilité de vous en faire un rapport. Mais je ne crains pas d'affirmer que les revenus du havre de Carleton sont aussi considérables, sinon plus considérables, que les revenus de n'importe quel autre port de la Baie-des-Chaleurs, à l'exception toutefois du havre de Paspébiac, que est l'un des plus importants de la province de Québec.

Je suis bien certain que les affaires augmenteront encore lorsque nous aurons un quai pour faciliter le transportement du fret et des passagers, car suivant les apparences, Carleton sera bientôt une place d'eau, recherchée des touristes, amateurs de la belle nature et des jouissances du sport.

La profondeur moyenne de l'eau à marée basse dans le havre ou anse de Carleton est de trois à quatre brasses ; il y a même des endroits où à marée basse, il y a entre cinq et six brasses d'eau. Les bâtiments d'un gros tonnage peuvent aussi trouver de fort bons mouillages en avançant vers la Pointe de Magouacha, un peu à l'ouest du havre.

La marée ordinaire monte d'à peu près une brasse, avec une augmentation parfois considérable à certaines époques de l'année.

Je regrette de ne pouvoir vous donner des renseignements plus précis sur toutes ces choses ; j'espère néanmoins que ces informations, bien que très incomplètes, pourront vous être de quelque utilité.

Je serai toujours heureux de vous fournir les informations que vous jugerez à propos de me demander.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

ROMAIN LANDRY,
Maire de Carleton.

L'honorable H. L. Langevin, C. B.,
Ministre des travaux publics, Ottawa.

ANNEXE No. 48.

PORT DE MATANE, P. Q.

(N° de renvoi 9,502.)

MATANE, 18 novembre 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre, j'ai l'honneur de vous informer que le port de Matane a été fermé dans l'automne de 1879, vers le commencement de décembre, et qu'il a été ouvert dans le printemps de 1880, vers le commencement d'avril. Six navires dont le tonnage variait de 100 à 400 tonnes, ont pris des chargements ici, à l'exception d'un brick, d'environ 200 tonneaux, qui a pris un chargement en dedans du port, ainsi que plusieurs goëlettes.

Le revenu du port a pu s'élever à environ quarante dollars. La profondeur de l'eau sur la batture à l'eau basse est de cinq pieds, et en dedans, à l'extrémité supérieure du nouveau quai, de dix-sept pieds, qui, sur un espace de 280 pieds, diminuent jusqu'à 12 pieds en face de vieux quai.

Puis-je me permettre de faire remarquer qu'il y a dans le chenal plusieurs cailloux qui rendent la navigation dangereuse, et qui pourraient être enlevés à très peu de frais.

Je prendrai aussi la liberté de dire que depuis la construction du nouveau quai, le chenal est toujours resté le même, et s'est toujours creusé, tandis qu'auparavant, l'eau formait trois chenaux, et à l'eau basse il était presque impossible de sortir avec un petit bateau.

Espérant que les renseignements ci-dessus seront satisfaisants.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre humble et obéissant serviteur,

ALEXANDRE FRASER,
Maire.

A l'honorable H. L. LANGEVIN,
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 49.

HAVRE DE RIMOUSKI, P. Q.

(N° de renvoi, 9,617.)

RIMOUSKI, 22 novembre 1880.

MONSIEUR LE MINISTRE,—J'ai reçu à mon retour de voyage la lettre de votre secrétaire en date du 30 ult. Je n'ai pas pu me procurer les renseignements nécessaires pour y répondre, avant samedi dernier.

J'ose espérer que les quelques informations contenues au rapport qui accompagne cette lettre pourront servir et aider le projet que les délégués de Rimouski ont eu l'honneur de porter à votre bienveillante attention, dans le cours de décembre dernier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur le ministre,

Votre tout dévoué serviteur,

P. L. GAUVREAU.

A l'honorable L. H. LANGEVIN,
Ministre des travaux publics.

Réponses à certaines informations demandées par lettre du département des travaux publics, Cttawa, en date du 30 octobre 1880.

Le havre de Rimouski, dans l'automne 1879, n'a été fermé pour la navigation que le 20 décembre, et la navigation y aurait été ouverte et aurait pu être facile, dès la fin de mars 1880. Quatre-vingt-dix goëlettes au moins, ont fréquenté le havre de Rimouski dans le cours de la saison 1880. Les vapeurs employés au touage dans le Saint-Laurent, en bas de Québec, dont les noms suivent, y ont fait le nombre de voyages indiqués sur la liste qui suit :

" Englesea," env.....	130	tonx.	.....	7	voyages.
" Admiral Porter ".....	140	"	.....	4	"
" Rocket ".....	200	"	.....	2	"
" Beaver ".....	190	"	.....	5	"
" Champion No. 1 ".....	140	"	.....	1	"
" Champion No. 2 ".....	120	"	.....	6	"
" Rupert ".....	160	"	.....	2	"
" Rhoda ".....	120	"	.....	10	"
" Contest ".....	130	"	.....	3	"
" Margaret M.".....	180	"	.....	1	"
" Beaver," Gaspé.....	150	"	.....	1	"
" Druid ".....	250	"	.....	2	"
" Conqueror No. 2 ".....	140	"	.....	3	"
" Gilmour's Yatch.....	60	"	.....	2	"

Un navire norvégien, le "Nightingale," jaugeant 680 tonneaux, y a pris un chargement de bois. Le maître du havre m'a dit n'avoir rien perçu pendant la saison 1880.

Il ne reste au quai, dans les grandes mers, à marée basse extrême, que 8 pieds d'eau; marée moyenne, 10½ à 11 pieds.

Le tender "Rimouski" a fait régulièrement le service du débarquement et embarquement des malles, depuis la fin d'avril jusqu'au 20 novembre 1880. Et tous les steamers de la ligne Allan portant les malles, ont fait arrêt à Rimouski.

Je prendrai la liberté de remarquer que l'addition faite au quai, il y a quelques années, dans sa forme, a eu pour effet d'amasser le sable et la boue—et il y a chaque année moins d'eau dans le bassin destiné à protéger le tender contre les vents de nord et de nord-est. Il faudrait que ce bassin fut nettoyé et creusé. S'il était construit une jetée plus au large sur laquelle pourrait être tenu un dépôt de charbon, beaucoup de vapeurs prendraient certainement leur charbon ici, et il y aurait moyen, par là, de donner un trafic assez considérable à l'Intercolonial.

P. L. GAUVREAU,
Maire de Rimouski.

ANNEXE No 50

HAVRE DE L'ISLET, P. Q.

(N° de renvoi 9233.)

L'ISLET, 6 novembre 1880.

A l'honorable ministre des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—En réponse à votre circulaire du 30 octobre dernier, me demandant des informations sur la clôture de la navigation au grand quai de L'Islet en 1879, et l'ouverture de la navigation au printemps 1880, j'ai l'honneur de vous informer que la navigation n'a été close en 1879, qu'à la fin de novembre, et ouverte en 1880 au 15 avril.

Le havre de L'Islet n'est fréquenté que par des bateaux d'un petit tonnage, faisant le trafic côtier ; aucun navire d'outre mer ne peut aborder le quai, vu que la hauteur de l'eau à marée basse n'est que de sept pieds et que l'abord du quai est en outre entravé, à 600 pieds au large d'icelui par une chaîne de roches qu'il serait extrême ment important de faire disparaître. Quant aux revenus du quai, il n'y en a aucun.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

U. C. CARON,
Maire.

ANNEXE No. 51.

PORT DE NAPANEE, ONT.

(N° de renvoi 9282).

Le port de Napanee s'est fermé le 15 décembre 1879, et s'est ouvert le 1er avril 1880.

Les navires suivants ont fréquenté le port dans le cours de l'année 1879 —

Goëlettes canadiennes	205
Bateaux à vapeur canadiens	26
Goëlettes américaines	26
Bateaux à vapeur américains	2
Sloops américains	2
Total	261

Revenu du port, rien ; on ne perçoit aucuns droits de havre dans ce port.
Profondeur de l'eau en eau basse, 7 pieds.

ANNEXE No. 52.

PORT DE TRENTON, ONT.

(N° de renvoi 9,387.)

TRENTON, 16 nov. 1880.

MONSIEUR,—En répense à la circulaire du département des travaux publics, datée d'Ottawa, le 30 octobre 1880, j'ai l'honneur de vous dire qu'en 1879, le dernier navire a quitté ce port le 20 novembre.

Dans le printemps de 1880, le premier navire est entré dans le port le 6 avril.

Ci-suit une liste du nombre et de la classe de navires qui ont fréquenté ce port dans le cours de l'année 1879, savoir :

VENANT DES ETATS-UNIS.		CABOTAGE	
CLASSE.	No.	CLASSE.	No.
Steamers à aubes	28	Steamers à aubes	30
do hélice	17	do à hélice	339
Goëlettes, canadiennes	145	Goëlettes	33
do étrangères	22	Barges	7
Barges, canadiennes	8		
do étrangères	1		
	221		409

Cette municipalité ne perçoit aucuns droits dans ce port ; la profondeur de l'eau dans ce port à eau basse, est d'environ quatorze pieds. Je puis dire qu'il y a, à l'entrée du port, une batture qui empêcherait les navires tirant plus de neuf pieds d'eau, d'entrer ou de sortir à l'eau basse.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

GEO. H. GORDON,
Maire.

A l'honorable ministre
des travaux publics, Ottawa.

P.S. Le trafic de 1879 sera considérablement cette année.

G. H. G.

ANNEXE No. 53.

PORT DE SHANNONVILLE, ONT.

(N° de renvoi 9,339.)

SHANNONVILLE, 15 novembre 1880.

S. CHAPLEAU, écr.,
Secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

MONSIEUR,—Votre lettre du 30 octobre, adressée au maire de Shannonville, demandant des renseignements au sujet de l'ouverture et de la clôture du port, etc., m'a été remise par le directeur de la poste. Comme il n'y a pas de maire, je m'efforcerai de vous transmettre, autant que possible, tous les renseignements voulus:

1° Le port s'est fermé à l'automne de 1879, vers le 15 novembre.

2° Le port s'est ouvert au printemps de 1880, vers le 10 avril.

3° Trente navires, y compris des goëlettes et des barges à vapeur, ont visité ce port durant la saison de 1880.

4° On ne perçoit ici aucun droit de havre.

5° Profondeur à l'eau basse, six pieds et demi.

Votre obéissant serviteur,

P. L. LAZIER,
Percepteur des douanes.
Par S. W. L.

ANNEXE No 54.

PORT DE BELLEVILLE, ONT.

(N° de renvoi 9139.)

BUREAU DU MAITRE DU HAVRE,
BELLEVILLE, 8 novembre 1880.

R. S. PATTERSON, écr.,
Matre, Belleville.

MONSIEUR,—En réponse à votre demande de samedi dernier, j'ai l'honneur de vous faire le rapport suivant :—

La navigation s'est close dans le port de Belleville, le 14 décembre 1879, et elle s'est ouverte le 6 avril 1880.

Le nombre de navires à voiles qui sont entrés dans le port de Belleville pendant la saison de navigation de 1879, a été de..... 172
Le nombre de bateaux à vapeur entrés pendant le même espace de temps a été de..... 910

Total..... 1,082

La profondeur de l'eau à l'eau basse dans le port de Belleville, vis-à-vis les principaux quais, varie de 5 à 9 pieds; elle est d'environ 9 pieds dans le chenal qui conduit dans le port.

Espérant que ces renseignements seront satisfaisants.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,

ALEX. WATERS,
Maître de havre.

9 novembre 1880.

A l'honorable commissaire des travaux publics,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—J'ai l'honneur de vous transmettre, suivant votre lettre du 30 octobre, les renseignements ci-joints, au sujet de notre port, et je serai heureux de vous fournir les autres renseignements que vous pouvez désirer.

Votre dévoué,

R. S. PATTFRSON.

(N° de renvoi 8,064.)

ETAT du nombre des navires venant des Etats-Unis et du nombre de caboteurs entrés dans le port de Belleville pendant l'exercice terminé le 30 juin 1879.

Navires canadiens.	Nombre de navires.	Tonneaux enregistrés.	Navires des Etats-Unis.	Nombre de navires.	Tonneaux enregistrés.	TOTAL. Navires.	TOTAL. Tonneaux enrégistrés.
Venant des Etats-Unis.	185	28,612	Venant des E.-Unis.	30	3,195	815	70,950
Cabotiers	600	39,143	Cabotiers..	.....	.....		
	785	67,755		30	3,195		
Valeur des export. $986,414			Valeur des importations, $242,576.				Droits perçus, $44,989.

Exercice terminé le 30 juin 1880.

Venant des Etats-Unis.....	227	28,199	Venant des E.-Unis.	16	1,302	243	29,501
Cabotiers.....	703	52,300				703	52,300
	930	80.499		16	1,302	946	81,801
Valeur des export. $919,175			Valeur des importations, $203,287.				Droits perçus, $43,027.79.

ANNEXE No 55.

PORT DE COBOURG, ONT.

(N° de renvoi 9,167.)

COBOURG, 11 novembre 1880.

S. CHAPLEAU, écr,
Travaux publics.

MONSIEUR,—J'accuse respectueusement réception de votre lettre du 30 octobre, et je vous donne plus loin les renseignements demandés, savoir :—

La navigation s'est close dans le port de Cobourg, le 1er décembre 1879, et elle s'est ouverte en 1880, le 14 avril.

Bateaux à vapeur qui ont fréquenté le port en 1879	365
Voiliers " "	148
	513
Revenu brut du port	$6,258.15

Profondeur du port à l'eau basse, 8 pieds.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

G. PERRY.

ANNEXE No. 56.

PORT DE PORT HOPE, ONT.

(N° de renvoi 8,996.)

PORT-HOPE, 3 novembre 1880.

S. CHAPLEAU, écr.,

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre circulaire du 30 octobre 1880, contenant certaines questions relatives au port de Port-Hope, et je désire y faire les réponses suivantes :

Questions n°s 1 et 2—Durant l'hiver 1879-1880 le port n'a jamais été fermé jusqu'au point d'empêcher un navire d'y entrer avec sûreté, et le jour de Noël 1878, et le jour de l'An 1879, les bateliers du port ont fait des courses en chaloupes.

Question n° 3.—Le nombre des navires qui sont entrés dans le port pendant la saison de 1879, pour y faire le commerce et y chercher abri, a été de 405 goëlettes et 450 bateaux à vapeur jaugeant de 100 à 350 tonneaux.

Question n° 4.—Les revenus bruts du port en 1879, se sont élevés à $18,428.97 ; les frais d'exploitation à $6,329.78 ; l'intérêt de la dette et le fonds d'amortissement à $8,400, laissant un revenu net de $3,659.19.

Question n° 5.—La profondeur actuelle du port est de 12 pieds. L'eau du lac Ontario est à 3 pouces de zéro, sur l'échelle d'eau de Toronto. Avec une somme peu considérable affectée au dragage, on pourrait augmenter considérablement la profondeur du port.

Je suis votre obéissant serviteur,

JAS. H. HUGENNAN,
Secrétaire.

ANNEXE No 57.

PORT DE NEWCASTLE, ONT.

N° de renvoi 9,209.

NEWCASTLE. 12 novembre 1880.

MONSIEUR,—En conformité d'instructions reçues dans une lettre de votre département, le 30 octobre dernier, demandant des renseignements, etc., sur le port de Newcastle, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport ci-joint.

Votre respectueux,

FRANCIS NICHOLSON,
Secrétaire de la Commission du havre.

Au secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

RECETTES ET DÉPENSES du port de Newcastle, depuis le 16 juin 1879 jusqu'au 21 juin 1880.

	$ cts.	$ cts.
Reçu pour quaiage sur le grain, etc		3,057 80
Payé pour dépenses courantes	1,024 21	
		$2,033 59
Payé débentures et intérêt pour l'amélioration du port.....	1,012 44	
Payé pour dragage.....	205 92	1,218 36
Solde.....		$ 815 23

	No.	Ton.
Nombre de navires et de bateaux à vapeur, avec le total de leur tonnage.....	101	7,400

Dernier navire laissant le port, 28 novembre 1879. Premier navire entrant dans le port, 1er avril 1880. Le port est libre de glace presque toute l'année.

Profondeur à l'eau basse, 8 pieds 6 pouces; on pourrait draguer jusqu'à 20 pieds, si c'était nécessaire, le fond étant de glaise molle.

JOHN J. ROBSON,
Président des commissaires du havre de Newcastle.

FRANCIS NICHOLSON,
Secrétaire, Newcastle, 12 novembre 1880.

ANNEXE No. 58.

HAVRE DE PORT DARLINGTON, ONT.

(N° de renvoi 10,263.)

PORT DARLINGTON, 20 décembre 1880.

S. CHAPLEAU, écr.,
Secrétaire, Ottawa.

MONSIEUR,—En réponse à votre circulaire du 30 octobre dernier, j'ai à vous informer que le havre a été fermé vers le 10 décembre et ouvert le 25 mars 1880. Le port a été visité par deux cent soixante vapeurs et cinquante-neuf goëlettes.

Le recettes brutes ont été de $5,600.00. Revenu net 2,950. Profondeur de l'eau, à peu près huit pieds.

Bien à vous,

JOHN McCLELLAN,
Maître de havre.

ANNEXE No 59.

HAVRE DE TORONTO.

(N° de renvoi, 9,039.)

COMMISSION DU PORT DE TORONTO,
TORONTO, 5 novembre 1810.

S. CHAPLEAU, écr., secrétaire,
Du département des travaux publics,
Ottawa.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 30 du mois dernier, je dois vous dire que le havre de Toronto a été fermé dans l'automne de 1879 le 24 décembre, et qu'il était libre de glace le 19 février 1880. L'état suivant indique le nombre de navires qui ont fréquenté le port en 1879.

Bateaux à vapeur chargés	554
" " non chargés	110
Propulseurs chargés	245
" non chargés	43
Voiliers chargés	1,106
" non chargés	163
Total	2,221

Le total des recettes pour 1879 a été de	$11,422 56
" dépensés " "	6,774 53

La profondeur de l'eau a varié de 11 pieds 6 pouces à 15 pieds 6 pouces.

Je suis, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

MORGAN BALDWIN,
Maître du havre.

ANNEXE No 60.

HAVRE DE OAKVILLE, ONT.

N° de renvoi, 9,343.

VILLE DE OAKVILLE, 15 novembre 1880.

MONSIEUR,—En réponse à la vôtre en date du 30 ult., et portant le n° 4,326, j'ai l'honneur de vous dire:

1. Que le havre de Oakville a été fermé le 12 décembre 1879.
2. Que le havre de Oakville a été ouvert le 22 mars 1880.
3. 143 navires sont venus dans le havre.
4. La moyenne des navires qui ont transporté du grain a été de 150 à 275 tonneaux.
5. Revenu net, $877.50.
6. Dépense, $1,030.15.
7. Profondeur de l'eau, 10 pieds.

P. A. McDOUGALL,
Maire.

S. CHAPLEAU, écr.,
Secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No 61.

HAVRE DE PORT STANLEY, ONT.

N° de renvoi, 9,184.

PORT DE STANLEY, ONT.,
9 novembre 1880.

CHER MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 30 ult., j'ai l'honneur de vous informer que le havre de Port-Stanley a été fermé le 20 décembre 1879 et ouvert le 23 mars 1880.

Les navires entrés dans le port en 1879 et 1880 sont comme suit:

Voiliers canadiens	57
Vapeurs canadiens	37
Voiliers américains	4
Vapeurs américains	3
Caboteurs, à voiles	4
Caboteurs, à vapeur	4

La classe des navires qui fréquentent ce port est de même tonnage que ceux qui naviguent sur les chenaux, car comme l'eau n'a que 10 pieds de profondeur à l'entrée, qui est très étroite, ceux de plus grandes dimensions n'osent pas y entrer. Si cette entrée était approfondie et élargie, des centaines de navires qui vont à la Longue Pointe pour y chercher un abri, le fréquenteraient.

Je suis dans l'impossibilité de vous transmettre un état du revenu, car le maître du havre m'informe qu'il ne lui est pas permis de faire part de ce renseignement. Il m'a dit de plus que si vous vous adressiez à M. F. Broughton ou G. W. R. Hamilton, il vous donnera probablement les informations voulues.

Votre obéissant serviteur,

M. PAYNE,
Reeve.

ANNEXE No. 62

HAVRE DE PORT DOVER, ONT.

(N° de renvoi, 9,680.)

PORT-DOVER, 30 novembre 1880.

MONSIEUR,—En réponse à la demande de votre département relative au havre de Port-Dover, j'ai l'honneur de vous transmettre le rapport suivant:

(A) La navigation du port a été fermée le 9 décembre 1879.

(B) La navigation a été ouverte le premier avril 1880.

(C) Ci-suit le nombre de navires faisant le commerce de la côte et qui ont fréquenté le havre de Port-Dover durant l'année expirée le 30 juin 1880.

Arrivages, 115. Départs, 123.

Tonnage, de 18 à 230.

y compris les bateaux à vapeur et à voiles, outre ceux qui ont fait le commerce entre le Canada et les Etats-Unis, pendant la période mentionnée ci-dessus.

Nombre à vapeur et à voiles—Entrés, 89.—Tonnage, 9,003.
Sortis, 91.— " 9,681.

(D) Comme le maître du havre avait remis ses livres de l'année dernière à l'officier en chef du chemin de fer G.T., il m'est impossible de vous donner le chiffre exact des recettes brutes ainsi que du revenu net du havre cette année. Il croit, cependant, que les recettes brutes s'élèveront à près de $200.

(E) La profondeur, à l'eau basse, varie de sept à huit pieds et demi.

En allant du port dans la crique, il y a une profondeur de douze à quinze pieds sur un parcours de un demi-mille en le remontant.

Je remarquerai ici que durant une tempête ces jours derniers, une nombreuse flotte, retenue par les vents contraires, s'est réfugiée dans le port de la Longue Pointe. Je suis persuadé qu'un grand nombre de ces navires qui ont envoyé des petits bateaux pour s'assurer de la hauteur de l'eau, seraient entrés ici si la chose eût été possible.

Avec l'espérance que le rapport ci-dessus sera jugé satisfaisant,

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

OZIAS ANSLEY, *Reeve*,
Port Dover.

A l'hon. ministre des travaux publics, Ottawa.

ANNEXE No. 63

HAVRE DE PORT BURWELL.

N° de renvoi, 9,375.

PORT-BURWELL, 8 novembre 1880.

JAMES E. DEACON, écr.,
Secrétaire de la compagnie du havre,
Port Burwell.

CHER MONSIEUR,—Comme j'ai reçu une lettre du département des travaux publics, le 30 octobre dernier, relativement au havre de Port-Burwell, me demandant entre autres choses le montant des recettes brutes et le revenu net du havre pour l'année de calendrier 1879, veuillez, s'il vous plaît, me transmettre un état détaillé des recettes et du revenu net du havre pour l'année expirée le ou avant le 10 du courant, car on me demande de répondre le ou avant le 15 de ce mois.

En accordant immédiatement votre attention à ce sujet vous obligerez,

Votre bien dévoué,

W. BACKHOUSE.

PORT-BURWELL, ONT., 11 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'accuse réception de votre lettre en date du 30 octobre, et j'ai l'honneur de vous soumettre respectueusement, pour l'information de l'honorable ministre des travaux publics, les réponses aux questions contenues dans votre lettre, savoir :—La navigation de ce port a été fermée le 28 novembre 1879 et ouverte le 2 avril 1880. Je transmets ci-joint un tableau indiquant le tonnage des navires.

Voiliers anglais desservant le commerce entre ce port et les ports étrangers, divisés en trois classes quant au tonnage.			Voiliers anglais (caboteurs) classés comme ceux engagés dans le commerce étranger.		
Classe de 30 à 50 tonnes. No. 19.	Classe de 51 à 100 tonnes. No. 3.	Classe de 101 à 350 tonnes. No. 10.	Classe de 30 à 50 tonnes. No. 15.	Classe de 51 à 100 tonnes. No. 8.	Classe de 101 à 350 tonnes. No. 17.
Steamers anglais desservant le commerce entre ce port et des ports étrangers, classés comme suit.			Caboteurs anglais (à vapeur), classés comme ci-dessus.		
Classe de 30 à 50 tonnes. Nil.	Classe de 51 à 450 tonnes. Nil.	Classe de 101 à 450 tonnes. Nil.	Classe de 30 à 50 tonnes. Nil.	Classe de 51 à 100 tonnes. Nil.	Classe de 101 à 450 tonnes. No. 6.

La somme brute des droits de port s'est élevée à $90.75.

La distance comprise entre la partie extérieure du quai de l'ouest et un endroit rapproché sinon dépassant le bord du canal est de 800 pieds à peu près. En prolongeant ce quai nous en ferions un des havres de refuge le plus sûr du lac Erié, car il est à mi-chemin sur ce lac. La profondeur moyenne de l'eau en dehors de la barre et jusqu'au chenal est de 7½ à 8 pieds et de l'intérieur de la barre à la partie ouest du quai, elle conserve à peu près la même profondeur. Si ce quai était prolongé, on éviterait par là tous les brisants et barres, ce qui ferait éviter de nombreux accidents et beaucoup d'avaries.

La barre à l'entrée du havre commence à se former le premier de juin et augmente jusqu'à la clôture de la navigation, époque à laquelle elle atteint une longueur de 150 pieds à partir du bout du quai; sa largeur varie de quarante à cinquante pieds, traverse l'entrée du havre et souvent, à l'eau basse, la profondeur est de cinq pieds et rarement plus de sept et demi.

D'après une expérience continue et suivie des différents propriétaires et capitaines de bateaux qui ont fréquenté ce port depuis près de 40 ans, ils n'ont qu'une opinion, savoir: c'est qu'avec le prolongement du quai du côté ouest, au bord du chenal, le havre sera alors sûr et vous aurez chaque année de 40 à 50 navires contre un qui fréquente ce port maintenant.

Le port, tel que construit en premier lieu, avait une longueur de 180 pieds, quelques années après sa construction il fut reduit à 95 de largeur, ce qui fait que les bateaux tirant au-delà de cinq pieds ne peuvent tourner en dedans des quais. Cette barre se forme en partie lorsque le vent souffle de l'ouest et S.S. L'eau la plus basse en dedans des quais avait, dans l'automne de 1879, une profondeur de 7 pieds 3 pouces et aujourd'hui elle est de 7 pieds 6 pouces.

Vous observerez que les recettes brutes et le revenu net du havre ne sont pas donnés. Immédiatement après la réception de votre lettre, j'ai demandé à M. James E. Deacon, secrétaire du havre, les informations voulues, je lui ai montré votre lettre et il m'a refusé de donner ces renseignements. Vous trouverez ci-joint copie de la lettre que je lui ai fait parvenir et à laquelle il a répondu par un refus verbal très grossier. Il y a à peu près sept ans, ce havre a été vendu à une compagnie américaine de Detroit, Michigan, dont les prix exorbitants ont particulièrement causé du tort à l'endroit, en empêchant plusieurs propriétaires et capitaines de navires d'entrer dans ce port. Ce havre est dans le plus triste état et les prix sont trop élevés.

Je vous donne une liste partielle des prix qui m'ont été communiqués par quelques-uns des plus grands expéditeurs et propriétaires de navires faisant affaire ici, savoir: navires de 50 tonneaux et au-dessous, 50cts., au-delà de 50 tonneaux, $1.00; bois de service, 25cts par mille pieds; grain de toute sorte, 1ct par boisseau; houille, 50cts par tonne; douves de baril, en paquets, 5cts chaque; bois de chauffage, 10cts par corde; écorce de pruche, 25cts par corde; marchandises en boîtes, 3cts par 100 lbs, et chaque chose en proportion.

Le tout respectueusement soumis,

W. BACKHOUSE,
Reeve de Port Burwell.

Au secrétaire de l'honorable
ministre des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 64

HAVRE DE MORPETH, ONT.

(N° de renvoi, 9,326.)

MORPETH, ONT., 12 novembre 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre en date du 30 ult., n° 4,350, et qui m'a été remise par le directeur de la poste de l'endroit, j'ai l'honneur de vous dire :—

1. Que le village de Morpeth n'est pas une corporation. Il est compris dans les limites de la municipalité du township de Howard ; il n'y a pas en conséquence d'employés civils ou autres dans le township.

3. En conséquence de la douceur de la température l'hiver dernier, il ne s'est pas formé de glace et le bassin a été ouvert tout l'hiver aux navires.

4. Le nombre de navires entrés dans ce port pendant la saison dernière a été de 40 à peu près, et d'un tonnage variant de 75 à 250 tonneaux.

5. Il n'est rien perçu ici à part les droits de douane, et comme Morpeth est dans la division du port extérieur de Rondeau, tous ces droits sont perçus et payés à ce port.

6. La profondeur de l'eau dans ce bassin est généralement de neuf pieds, et à la partie extérieure du bassin, de onze pieds à peu près.

J'ai l'honneur d'être,

Votre obéissant serviteur,

JOHN DUCK, J. P.

A l'honorable
Ministre des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 65.

PORT DE KINGSVILLE, ONTARIO.

(N° de renvoi, 9407.)

KINGSVILLE, ONTARIO, 8 nov. 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre demande de renseignements à l'égard de notre part, je dois vous dire que grâce à la température particulièrement peu froide de l'hiver 1879-80, il n'a pas été fermé par les glaces.

Il ferme d'ordinaire vers le 15 décembre et ouvre le 1er avril.

Je ne saurais préciser le nombre de navires qui fréquentent ce port, le gardien du quai ne tenant aucun registre, mais d'après ce qu'il peut dire, joint aux renseignements obtenus du percepteur de douane, il peut être porté à environ 200, dont la plupart sont des goëlettes.

Ce port ne rapporte aucun revenu. A l'eau basse, sa profondeur est de sept à neuf pieds.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre très-obéissant serviteur,

J. H. SMART.
Reeve, Kingsville.

L'honorable ministre des travaux publics.
Ottawa.

ANNEXE No 66.

PORT DE SARNIA, ONTARIO.

(N° de renvoi, 9,098.)

BUREAU DU MAIRE,
SARNIA, 6 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai reçu instruction de Son Honneur le maire de Sarnia de répondre comme suit aux questions que renferme votre lettre du 30 octobre dernier:

1° Le port de Sarnia est resté ouvert pendant tout l'hiver de 1879-80.

2° Le nombre et la classe des navires qui ont fréquenté le port pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880,—ainsi que l'indique le rapport du percepteur de douane, est de 1,053 vapeurs à hélice, 418 vapeurs à aubes et 219 goëlettes.

Dans cet état ne sont pas compris cinq bateaux passeurs, qui n'ont pas cessé de faire le service depuis 1879.

3o Il n'est pas perçu de droits à ce port.

4o La profondeur de l'eau dans le port varie de quatre à quarante pieds.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

EDWARD H. JOHNSTON,
Greffier, ville de Sarnia

S. CHAPLEAU, écr., secrétaire,
Département des travaux publics,
Ottawa, Ont.,

Exposé soumis par une délégation de Sarnia au sujet de l'amélioration du port de cette ville.

Janvier 1881.

1° C'est le seul port où les navires venant du lac Huron peuvent trouver un abris pendant une tempête.

2° Il n'est pas assez grand pour donner refuge au nombre de navires qui cherchent à y entrer pendant les tempêtes. Cette insuffisance a souvent été la cause d'accidents.

3° Il n'est pas assez grand pour que les navires et vapeurs y passent l'hiver. Ils y seraient souvent exposés à être endommagés par l'action des glaces.

4° Tous les automnes ce port reste ouvert de un à deux mois plus tard que ceux des lacs, et il est ouvert tous les printemps un mois et quelquefois six semaines plus tôt que la navigation des lacs. Il y a eu des hivers pendant lesquels il est toujours resté ouvert, comme en 1879 et 1880.

5° Une partie considérable de son fond n'étant composé que de vase, le dragage en serait facile.

6° Les navires fréquentant ce port augmentant en nombre et en dimensions, il est tout-à-fait nécessaire de l'améliorer.

STATISTIQUE.

1. Nombre de navires, d'après le rapport du percepteur de douane, qui ont fréquenté ce port pendant l'exercice expiré le 30 juin 1880, non compris cinq bateaux passeurs qui font le service tout l'hiver.

2. Nombre de navires réunis dans le port pendant une tempête, de 100 à 200.

3. Nombre de navires qui passent actuellement l'hiver dans ce port, 42.

4. Nombre de navires qui ont passé et repassé pendant la dernière saison de sept mois, 45,000, environ 215 par jour, soit un toutes les sept minutes.

Moyenne pour chacune des cinq dernières années, 42,000.

5. Quantité de fret reçue à ce port et qui en a été expédiée, par la rivière et le lac, en 1880:

Grain	3,816,600	boisseaux.
Farine	154,500	barils.
Bois de service	20,000,000	pieds.
Bardeaux	3,800,000	
Douves et cercles	2,000,000	
Lattes	1,500,000	
Traverses	45,000	
Houille	14,194	tonnes.
Bois en grume	400,000	pieds.
Sel	2,500	boisseaux.
Bois de corde	6,000	cordes.
Fer pour voies ferrées	12,100	tonnes.
Marchandises	3,000	"
Droits de douane	$50,275	
" d'excise	29,000	

GEORGE LEYS,
Maire. [L.S.]

JOHN A. MACKENZIE,
THOMAS KENNY.

ANNEXE No. 67.

PORT DE BAYFIELD, ONT.

(Numéro de renvoi, 9,126.)

BAYFIELD, ONT., 5 novembre 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 30 du mois dernier, j'ai l'honneur de soumettre le rapport suivant :

1° En 1879, la navigation a fermé vers la fin de décembre, et en 1880 elle s'ouvrit au commencement de mars.

2° Les navires qui fréquentèrent ce port en 1879, sont le vapeur de la compagnie de transport du Nord-Ouest, (il y vient deux fois par semaine), des remorqueurs, des barges, et des voiliers comme ceux qui desservent le trafic sur les lacs.

3° Je ne saurais dire quel était leur tonnage, car il n'y a ici ni bureau de douane, ni maître de port, ni phares. Les navires vont et viennent sans payer de droits. Par conséquent pas de revenu de ce côté.

4° Aujourd'hui, la profondeur de l'eau est d environ huit pieds. Les fortes houles causées par les tempêtes de l'automne dernier ont presque rempli le chenal. Notre conseil municipal à demandé au gouvernement d'envoyer un dragueur, mais on l'attend encore, et c'est pourquoi les navires tirant plus de huit pieds n'ont pu entrer dans le port cette année. Ce port serait le meilleur d'entre tous ceux du lac Huron si son entrée était un peu plus profonde. J'espère que vous nous donnerez le moyen de la faire approfondir le printemps prochain.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

JOHN ESSON, *Reeve.*

L'honorable ministre des travaux publics, Ottawa.

ANNEXE No. 68.

PORT DE GODERICH, ONT.

(N° de renvoi 9,454.)

OTTAWA, 20 novembre 1880.

MONSIEUR,—Je vous informe que je suis entré en communication avec le maître du port de Goderich, au sujet de son refus de fournir au maire de cette localité certains renseignements demandés par votre ministère, et il m'a répondu que le motif de son refus était la crainte de n'être pas approuvé de ses chefs s'il tirait de ses livres les renseignements demandés sans autorisation préalable. C'est aussi cette raison qu'il dit avoir donné au maire lui-même.

Je vous transmets en même temps copie de la lettre (et de ses incluses) du maître du port, laquelle renferme les renseignements demandés.

Je suis, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,
JOHN HARDIE,
Pour le député du ministre de la marine, etc.

F. H. ENNIS, écr., secrétaire,
Département des travaux publics.

BUREAU DU MAÎTRE DU PORT,
GODERICH, 18 novembre 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 13 de ce mois, je vous informe que ce port était fermé le 13 décembre 1879, et ouvert le 1er avril 1880.

Le nombre des navires venus ici est de 149, et représentent, d'après leur enregistrement, un tonnage de 28,029 tonnes.

Le nombre des vapeurs est de 174, et d'après leur enregistrement, leur tonnage serait de 73,931 tonnes.

En 1879, les recettes brutes du port ont été de..... $1,699 59
" " nettes " " 1,182 79

Dans les eaux basses, l'entrée du port a 10 pieds de profondeur.

Je suis, monsieur, votre obéissant serviteur,
T. N. DANCEY,
Maître du port.

WM. SMITH,
Député du ministre de la marine, etc.

BUREAU DU MAITRE DE PORT,
GODERICH, 18 novembre 1880.

Tableau des navires arrivés à Goderich, Ontario, du 1er janvier au 31 décembre 1879.

Goëlettes, 139.—Tonnage, 28,029. Vapeurs, 174.—Tonnage, 79,931.

Navigation fermée le 13 décembre 1879.
" ouverte le 1er avril 1880.

Montant perçu en 1879 comme gardien du quai.....	$1,482 79
" " " maître du port.....	217 00
	$1,699 79

Salaire du gardien du quai.....	$300 00
" du maître du port.....	217 00
	$517 00
Recettes brutes.....	$1,699 79
Recettes nettes.....	1,182 79

En 1879, l'entrée du port avait 10 pieds de profondeur à l'eau basse.

T. N. DANCEY,
Maître du port.

ANNEXE No. 69.

HAVRE DE PORT ALBERT, ONT.

(N° de renvoi, 9331.)

PORT-ALBERT, 15 novembre 1880.

CHER MONSIEUR,—Le directeur de poste m'a passé votre lettre du 30 du mois dernier, adressée au maire et demandant à quelle date ce port a été fermé et ouvert en 1879 et 1880. De mémoire, je puis dire que c'est le 15 octobre que le dernier bateau a pris ici un chargement, et c'est le 10 mai 1880 qu'un bateau a pris ici son premier chargement.

Cinquante embarcations sont venues ici dans le cours de la saison de 1879, principalement des chalands,—quelques barges à vapeur et goëlettes. Comme l'eau était très basse, beaucoup durent s'en retourner avec un demi-chargement. Cela fut cause qu'une assez grande quantité d'articles ne purent être expédiées pendant cette saison.

Le manque de profondeur suffisante—chose due à ce que le dragage promis n'a pas été fait—a aussi été cause que l'on a perçu que dix piastres de droits. Six pieds est la plus grande profondeur qu'il y ait eue à l'extrémité de la jetée nord, où tous ces navires ont pris leurs chargements. En 1879, l'eau dans le lac était de 8 pouces plus basse qu'en 1880.

Comme le gouvernement fait aujourd'hui améliorer notre port, je me permettrai d'exprimer l'espérance qu'il nommera aussi une personne dont un des devoirs sera de tenir un registre du mouvement de ce port.

Je suis, monsieur,

Votre bien dévoué,

A. C. HAWKINS,
Surintendant des travaux du havre.

Au secrétaire du département des travaux publics,
Ottawa.

ANNEXE No. 70

PORT D'INVERHURON, ONT.

(N° de renvoi, 9,341.)

INVERHURON, 8 novembre 1880.

CHER MONSIEUR,—J'ai devant moi votre lettre du 30 octobre, à laquelle je réponds en disant que notre port était fermé le 16 novembre 1879 et ouvert de nouveau le 13 mai 1880.

Ci-suit le nombre des vapeurs, voiliers, etc., venus ici dans la saison expirée le 16 novembre 1879 :—52 vapeurs, 6 barges à vapeur, 5 remorqueurs et 35 voiliers.

Le revenu brut du port a été de $150.

Le revenu net du port a été de $112.50.

Mais ce chiffre serait doublé si les navires étaient suffisamment abrités pendant qu'ils prennent un chargement. Il y a actuellement 20 pieds d'eau à l'extrémité de la jetée, c'est-à-dire à 500 pieds de la rive.

A vous bien sincèrement,

CHAS. B. LOWE.

S. CHAPLEAU, écr.,
Ottawa.

ANNEXE No. 71.

PORT DE KINCARDINE, ONT.

(N° de renvoi, 9,349.)

KINCARDINE, 12 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur d'accuser réception de votre lettre et de vous transmettre l'état suivant des navires qui ont fréquenté ce port en 1879 : 32 barques et bricks, 94 goëlettes, 20 chalands, 8 remorqueurs, 84 propulseurs et 42 vapeurs à aubes.

A l'eau basse, la profondeur est de neuf pieds.

Fermé le 2 décembre 1879, le port était ouvert le 9 avril 1880.

Exportations :—Blé, 94,565 boisseaux ; orge, 50,925 boisseaux ; sel, 10,125 tonnes.

Importations :—Bois de service, 4,537,674 pieds ; bois à brûler, 1,920 cordes ; poissons, environ 1,000 colis. Ce sont là les principaux articles. Il en est beaucoup d'autres ; mais leur classement et désignation demanderaient beaucoup trop de temps et de peine.

Par les renseignements qui précèdent, vous pouvez juger de l'importance de ce port.

J'ai l'honneur d'être,
Votre obéissant serviteur,

J. A. MACPHERSON,
Maire.

L'honorable ministre des travaux publics,
Ottawa.

Pour copie conforme

H. T. HENDON,
Maître du port.

ANNEXE No 72.

PORT DE SOUTHAMPTON, ONT.

(Renvoi N° 9247.)

SOUTHAMPTON, 10 novembre 1880.

A l'honorable H. L. LANGEVIN, C.B.,

MONSIEUR,—En réponse aux demandes contenues dans votre lettre du 30 octobre, j'ai l'honneur de vous dire que,—

Le port de Southampton s'est fermé le 5 décembre 1879, et s'est ouvert le 9 avril 1880. Des navires qui ont fréquenté ce port, 16 étaient des bateaux à vapeur, et 34 des voiliers.

Les droits perçus comme droits de havre, depuis le 9 avril de l'année courante jusqu'à cette date, sont de $74.50, suivant le rapport ci-joint du maître de havre.

Quant à la profondeur de l'eau, au quai elle n'a pas varié beaucoup depuis l'examen de votre ingénieur, M. H. A. Gray, en octobre dernier. Je puis ajouter que le sable emplit graduellement les côtés nord et sud du quai, de sorte que les gros bateaux à vapeur ne peuvent approcher du quai qu'avec le plus grand soin pour éviter de toucher le fond. Nous avons confiance que le département prendra tous les moyens possibles pour surmonter cette difficulté, afin de conserver et d'augmenter l'utilité de cette déja si précieuse construction, et de plus d'augmenter sa valeur pour le public commercial et voyageur.

Je demeure, monsieur,

Votre très obéissant,

W. S. SCOTT,
Reeve de Southampton.

6—17

LISTE des navires qui sont entrés dans le port de Southampton, sujets au paiement d'honoraires au maître de havre, sous l'autorité de l'acte 36 Victoria, chapitre 9, intitulé : " Acte pour pourvoir à la nomination de maîtres de havre pour certains ports dans les provinces de la Nouvelle-Ecosse et du Nouveau-Brunswick," du 31 décembre 1879 au 31 décembre 1880.

Date de l'arrivée.	Venant de	Gréement.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Nom du patron.	Honorair's reçus.
							$ cts.
9 avril	Détroit	Goëlette	J. Watters	Picton	176	E. Peters	1 50
22 do	Baie au Brochet	do	Marcopola	Toronto	145	A, Young	1 50
24 do	Michael's Bay	do	Pheby Catherine	Picton	143	James Boggie.	1 50
25 do	Sarnia	Propulseur	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	5 00
28 do	Chatham	Goëlette	Marcopola	Toronto	145	A. Young	
28 do	Sarnia	Propulseur	Ontario	Sarnia	700	N. Robertson	5 00
2 mai	do	do	Asia	Sainte-Catherine	400	N. McGregor	2 50
2 do	Détroit	Goëlette	Nemesis	Goderich	100	J. Spence	1 00
3 do	do	do	Argo	Port-Dover	132	R. Pringle	
5 do	Sarnia	Aubes	Manitoba	Sarnia	524	J. Moore	4 00
7 do	Duluth	Propulseur	Quebec	do	700	E. Anderson	
8 do	Baie au Brochet	Goëlette	Argo	Port-Dover	132	R. Pringle	
9 do	Sarnia	Propulseur	Sovereign	Sainte-Catherine	360	E. McGregor,	3 00
9 do	Baie au Brochet	Goëlette	Marcopola	Toronto	145	A. Young	1 50
12 do	Duluth	Propulseur	Ontario	Sarnia	700	N. Robertson	
12 do	Sarnia	do	Quebec	do	700	E. Anderson	
13 do	Duluth	do	Asia	Sainte-Catherine	400	J. Byers	
15 do	Sarnia	do	Ontario	Sarnia	700	N. Robertson	
17 do	Détroit	Goëlette	Nemesis	Goderich	100	J. Spence	1 00
18 do	Sauble	do	Caledonia	Owen-Sound	100	G. McAuley	1 00
19 do	Duluth	Aubes	Manitoba	Sarnia	524	J. Moore	
19 do	do	Propulseur	Quebec	do	700	E. Anderson	
20 do	Sarnia	Goëlette	Phebey Catherine	Picton	143	J. Boggie	
22 do	Chatham	do	Argo	Port-Dover	132	R. Pringle	
22 do	Kincardine	do	Caledonia	Owen-Sound	100	G. McAuley	
22 do	Sarnia	Propulseur	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
23 do	Goderich	Goëlette	Ford River	Marquette	250	P. McCollough	2 00
23 do	Sarnia	Propulseur	Sovereign	Sainte-Catherine	360	E. McGregor	
24 do	Duluth	do	Ontario	Sarnia	700	N. Robertson	
26 do	Sarnia	Aubes	Manitoba	do	524	J. Moore	
29 do	do	Propulseur	Ontario	do	700	N. Robertson	
29 do	do	Chaland	Ella	Dresden	100	E. McLean	1 00

31	mai	Duluth	Propulseur	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
31	do	Kincardine	Goëlette	Argo	Port-Dover	132	R. Pringle	
1er	juin	Detroit	do	Nemesis	Goderich	100	J. Spence	
2	do	Sauble	do	Caledonia	Owen-Sound	100	J. McAuley	
2	do	Duluth	Propulseur	Asia	Sainte-Catherine	360	E. McGregor	
2	do	Sarnia	do	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
4	do	Détroit	Goëlette	Grace Amelia	Port-Burwell	199	C. Wiggins	
4	do	Duluth	Propulseur	Sovereign	Sainte-Catherine	364	E. McGregor	
4	do	Sarnia	Aubes	Manitoba	Sarnia	524	J. Moore	
7	do	Duluth	Propulseur	Ontario	do	700	N. Robertson	
9	do	Sarnia	do	do	do	700	do	
10	do	Duluth	do	Quebec	do	700	E. Anderson	
11	do	Sauble	do	Sarah Day	Goderich	20	E. McLean	0 50
11	do	do	do	Sauble Queen	Owen-Sound	50	do	1 00
12	do	Sarnia		Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
14	do	Duluth	Aubes	Manitoba	do	524	J. Moore	
16	do	Pentanguesis	do	Georgian	Dover	63	J. Giddy	
16	do	Sarnia	do	Manitoba	Sarnia	524	J. Moore	
17	do	Cleveland	Goëlette	Arebie	Kingston	313	H. Dovill	2 50
17	do	Duluth	Propulseur	Ontario	Sarnia	700	N. Robertson	
20	do	Duluth	do	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
20	do	do	do	Ontario	do	700	N. Robertson	
21	do	Chatham	Goëlette	Grace Amellia	Port-Burwell	199	C. Wiggins	
21	do	Detroit	do	Argo	Port-Dover	132	R. Pringle	
21	do	do	do	Nemesia	Goderich	100	J. Spence	
21	do	do	do	Abeonia	Saugeen	50		
23	do	Baie au Brochet	do	John Stephenson	Napanee	136	M. Mathony	1 50
23	do	Sarnia	Propulseur	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
24	do	Duluth	Aubes	Manitoba	do	524	J. Moore	
24	do	Sauble	Goëlette	Argo	Port-Dover	132	R. Pringle	
26	do	Sarnia	Aubes	Manitoba	Sarnia	524	J. Moore	
27	do	Duluth	Propulseur	Ontario	do	700	N. Robertson	
29	do	do	do	Quebec	do	700	E. Anderson	
29	do	Sarnia	do	Ontario	do	700	N. Robertson	
29	do	Sauble	do	Sauble Queen	Owen-Sound	50	E. McLean	
1er	juil	Détroit	Goëlette	Gladstone	Kingston	175	J. B. Forrest	1 50
3	do	Sarnia	Propulseur	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
4	do	Duluth	Aubes	Manitoba	do	524	J. Moore	
7	do	Sarnia	do	do	do	524	J. Moore	
8	do	Kincardine	do	Georgian	Port-Dover	63	J. Giddly	
8	do	Détroit	Goëlette	Argo	do	132	R. Pringle	
8	do	do	do	Marcopola	Toronto	145	A. J. Young	
8	do	Sauble	Propulseur	Sauble Queen	Owen-Sound	50	— McLean	
8	do	Duluth	do	Ontario	Sarnia	700	N. Robertson	
10	do	do	do	Quebec	do	700	E. Anderson	
10	do	Sarnia	do	Ontario	do	700	N. Robertson	
14	do	do	do	Quebec	do	700	E. Anderson	
16	do	Duluth	Aubes	Manitoba	do	524	J. Moore	

LISTE des navires qui sont entrés dans le port de Southampton, sujets au paiement d'honoraires au maître de havre, etc.—*Suite.*

Date de l'arrivée.	Venant de	Gréement.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Nom du patron.	Honoraires reçus.
							$ cts
16 juillet	Kingston	Goëlette	Lady Dufferin	Port-Burwell	313	J. Ervine	
17 do	Chatham	do	John Stephenson	Napanee	136	M. Mathoney	
18 do	Sarnia	Aubes	Manitoba	Sarnia	524	J. Moore	
21 do	do	Propulseur	Ontario	do	700	N. Robertson	
23 do	Duluth	do	Quebec	do	700	E. Anderson	
23 do	Montréal	do	Acadia	Hamilton	373	S. Malcolmson	
25 do	Sarnia	do	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
25 do	Détroit	Goëlette	Argo	Port-Dover	132	R. Pringle	
25 do	do	do	Nemesia	Goderich	100	J. Spence	
25 do	do	do	Regina	Sainte-Catherine	100	L. Sherman	
26 do	Duluth	Propulseur	Manitoba	Sarnia	524	J. Moore	
28 do	Sarnia	do	do	do	524	J. Moore	
29 do	Duluth	do	Ontario	do	700	N. Robertson	
1 do	do	do	Quebec	do	700	E. Anderson	
1 do	Sarnia	do	Ontario	do	700	N. Robertson	
1 do	Détroit	Goëlette	Argo	Port-Dover	132	R. Pringle	
3 do	do	do	Regina	Sainte-Catherine	100	L. Sherman	
4 do	Sarnia	Propulseur	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
6 do	Duluth	Aubes	Manitoba	do	524	J. Moore	
8 do	Sarnia	do	do	do	524	J. Moore	
8 do	Duluth	Propulseur	Sovereign	Sainte-Catherine	364	E. McGregor	
9 do	Détroit	Goëlette	Sligo	do	250	J. Griffith	2 00
11 do	Sarnia	Propulseur	Ontario	Sarnia	700	N. Robertson	
12 do	Duluth	do	Quebec	do	700	E. Anderson	
15 août	Détroit	Propulseur	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
15 do	Duluth	Aubes	Manitoba	do	524	J. Moore	
16 do	Windsor	do	Adie Allen	Windsor	68	W. Allen	
16 do	Toledo	Goëlette	Marcopola	Toronto	145	A. J. Young	
18 do	Sarnia	Aubes	Manitoba	Sarnia	524	J. Moore	
19 do	Duluth	Propulseur	Ontario	do	700	N. Robertson	
21 do	Kingston	Goëlette	Shandon	Sainte-Catherine	374	— Robertson	
21 do	Détroit	do	Caledonia	Owen-Sound	100	G. McAuley	
22 do	Sarnia	Propulseur	Ontario	Sarnia	700	N. Robertson	
22 do	Duluth	do	Quebec	do	700	E. Anderson	

22 août	Baie Georgienne	Goëlette	Jennie Rumbell	Goderich	150	A. Boggie	
22 do	Baie au Brochet	do	Gladstone	Kingston	175	J. B. Forrest	
25 do	Sarnia	Propulseur	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
26 do	Duluth	A aubes	Manitoba	do	524	J. Moore	
27 do	Port-Huron	Goëlette	Huron	Picton	250	S. P. McGrevie	2 00
29 do	Détroit	A aubes	Manitoba	Sarnia	524	J. Moore	
29 do	Sauble	Goëlette	Caledonia	Owen-Sound	100	G. McAuley	
29 do	Duluth	Propulseur	Asia	Sainte-Catherine	400	J. Byers	
29 do	Detroit	Goëlette	Nemesis	Goderich	100	J. Spence	
29 do	do	do	Argo	Port-Dover	132	R. Pringle	
1er sept	Kingston	do	Emerald	Sainte-Catherine	391	J. Calahan	2 00
1er do	Sarnia	Propulseur	Ontario	Sarnia	700	N. Robertson	
3 do	Dulutb	do	Quebec	do	700	E. Anderson	
5 do	Sarnia	do	do	do	700	do	
7 do	Duluth	A aubes	Manitoba	do	524	J. Moore	
7 do	Chatham	do	Enterprise			J. Mordan	
7 do	do	Propulseur	do	Dresden	200	do	1 00
7 do	do	Goëlette	Dauntless	Oakville	150	do	1 00
9 do	Sarnia	A aubes	Manitoba	Sarnia	524	J. Moore	
9 do	Baie au Brochet	do	Mary Ann	Goderich	20	J. McMaster	1 00
11 do	do	Goëlette	Lady Dufferin	Port-Burwell	313	J. Ervine	
12 do	Detroit	do	Argo	Port-Dover	132	R. Pringle	
12 do	do	do	Nemesis	Goderich	100	J. Spence	
12 do	Sarnia	Propulseur	Ontario	Sarnia	700	N. Robertson	
12 do	Détroit	do	J. J. Morley	Détroit	30	C. D. Watterman	0 50
15 do	Sarnia	do	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
15 do	Baie de Michel	Goëlette	Jenny Rumbell	Goderich	150	A. Boggie	
15 do	do	do	Amazon	Port-Dover	100	E. Barns	
16 do	Sauble	do	Argo	do	132	R. Pringle	
19 do	Duluth	A aubes	Manitoba	Sarnia	524	J. Moore	
22 do	Windsor	Goëlette	John Stephenson	Napanee	136	M. Mathony	1 50
22 do	Sarnia	do	Tecumseh	Goderich	200	— McPherson	
22 do	do	A aubes	Manitoba	Sarnia	524	J. Moore	
23 do	do	Propulseur	Ontario	do	700	N. Robertson	
23 do	Goderich	A aubes	Georgian	Port-Dover	63	J. Giddy	
23 do	Sarnia	Goëlette	Marcopola	Toronto	145	J. Young	
24 do	Duluth	Propulseur	Quebec	Sarnia	700	F. Anderson	
25 do	Kingston	Goëlette	Sligo	Sainte-Catherine	250	J. Griffith	2 00
26 do	Détroit	do	Regina	do	100	L. Sherman	
26 do	Sarnia	Propulseur	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
27 do	Détroit	Goëlette	Hercules	Hamilton	280		1 50
1er oct.	Sarnia	Propulseur	Asia	Sainte-Catherine	400		
2 do	Dulutn	do	Ontario	Sarnia	700	N. Robertson	
2 do	Havre Johnston	Goëlette	Caledonia	Owen-Sound	100	G. McAuley	
2 do	Sauble	do	Regina	Sainte-Catherine	100	L. Sherman	
5 do	Sarnia	A aubes	Manitoba	Sarnia	524	J. Moore	
5 do	Kingston	do	Clinton	Sainte-Catherine	292	J. Mesrudley	2 00
5 do	do	Goëlette	Clyde	do	250	H. Brooks	2 00
5 do	do	do	Grimby	do	250	T. Reed	

Liste des navires qui sont entrés dans le port de Southampton, sujets au paiement d'honoraires au maître du havre, etc.—*Suite.*

Date de l'arrivée.	Venant de	Grément.	Nom du navire.	Port d'enregistrement.	Tonnage enregistré.	Nom du patron.	Honoraires reçus.
1880.							$ cts.
5 oct.	Baie Georgienne	Goëlette	Rosebud	Détroit	50		
7 do	Duluth	Propulseur	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
7 do	Sarnia	do	Ontario	do	700	N. Robertson	
7 do	Sauble	Goëlette	Kitty Pringle	Saugeen	50	G. Granville	1 00
8 do	Détroit	do	New Hampshire	Détroit	100	E. Bruntey	
10 do	Windsor	Propulseur	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
10 do	Sauble	Goëlette	Argo	Port-Dover	132	R. Pringle	
12 do	Baie Michael	do	Phebey Catherine	Picton	143	McDougal	
14 do	Sarnia	Propulseur	Sovereign	Sainte-Catherine	360	N. McGregor	
16 do	Détroit	Goëlette	Argo	do	132	R. Pringle	
16 do	Chatham	do	Caledonia	Owen-Sound	100	G. McAuley	
16 do	Sauble	do	New Hampshire	Détroit	150	E. Brunty	
16 do	do	do	Gladstone	Kingston	204	E. Forrest	
21 do	Sarnia	Propulseur	Ontario	Sarnia	700	N. Robertson	
21 do	Duluth	A aubes	Manitoba	do	524	J. Moore	
22 do	Collingwood	do	R. D. McPherson	do	47	G. Brooks	0 50
23 do	Détroit	Goëlette	Mary Jane	Sainte-Catherine	332	S. Flanigan	3 00
23 do	Duluth	Propulseur	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
23 do	Sauble	Goëlette	Argo	Port-Dover	132	R. Pringle	
27 do	do	do	Caledonia	Owen-Sound	100	G. McAuley	
28 do	Collingwood	Propulseur	Prince of Wales	Montréal	296		
28 do	do	Goëlette	Hotchkiss	Collingwood	1,000		
30 do	Sarnia	Propulseur	Quebec	Sarnia	700	E. Anderson	
2 nov.	Goderich	Goëlette	E. W. Rathbun	Napanee	264	J. Craig	
3 do	Sarnia	Propulseur	Matimoras	Montréal	250		1 00
3 do	do	Goëlette	Russell	Québec	284	A. Anderson	2 00
3 do	do	do	Benson	do	284	J. Anderson	2 00
3 do	do	do	Manely	do	284	J. Kenneday	2 00
8 do	Chatham	do	Grace Amelia	Port-Burwell	199	J. Wiggins	
8 do	Sauble	Propulseur	Sauble Queen	Owen-Sound	50	A. Davidson	
8 do	Chatham	Goëlette	Caledonia	do	100	G. McAuley	
						Total	68 00

D. CASCADEN, *maître de havre, Southampton.*

ANNEXE No. 73.

PORT DE OWEN-SOUND, ONT.

(Renvoi N° 9,266.)

OWEN-SOUND, 12 novembre 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 30 octobre, j'ai l'honneur de vous transmettre les détails suivants :—

1° La date de la clôture du port de Owen-Sound en 1879, a été le 4 décembre.

2° Un navire est arrivé dans le port le 2 mars 1880, mais la navigation n'a été réellement ouverte que le 18 avril. Les phares dans le port ont été allumés pour la 1ère fois le 19 avril.

3° Le nombre et le genre de navires qui ont fréquenté le port en 1880, ont été : —bateaux à vapeur, 11 ; goëlettes, 9 ; barges à vapeur, 1 ; barges, 3 ; vingt-huit navires de tout genre sont allés sur la cale sèche.

4° Le revenu brut des droits de havre en 1876 a été de $137.00 ; et le revenu net, de $62.15. Après le commencement de juin 1879, aucun droit de havre n'a été perçu à cause du mauvais état du port, et aucun droit n'a été perçu en 1880. Les appointements du maître du havre et toutes les autres dépenses qui ont été encourues, ont été payés avec les revenus ordinaires de la ville.

5° La profondeur de l'eau en 1879 a été de 9 pieds à l'eau basse.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

CHAS. E. BARNHART, *Maire*,
Ville d'Owen Sound.

S. CHAPLEAU, écr.,
Secrétaire, département des travaux publics.

ANNEXE No. 74.

PORT DE MEAFORD, ONT.

(Renvoi n° 9,314.)

VILLE DE MEAFORD,
BUREAU DU MAIRE, 15 novembre 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre du 30 octobre 1880, n° 4,349, sujet 13, j'ai l'honneur de vous dire que la date de la clôture du port pour l'année 1879, a été le 1er février 1880, et que la date de son ouverture au printemps de 1880 a été le 15 avril 1880, et sur le verso de cette lettre, j'ai l'honneur de vous soumettre un état indiquant le nombre et la classe des navires qui ont fréquenté le port; les revenus brut et net du port durant l'année de calendrier 1879, et la profondeur d'eau à l'eau basse.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre très-obéissant serviteur,

J. D. McGEE,
Maire.

S. CHAPLEAU, écr.,
Secrétaire du ministère des travaux publics,
Ottawa.

ETAT indiquant le nombre et la classe des navires qui ont fréquenté le port de Meaford, les revenus brut et net du port, durant l'année de calendrier 1879, et la profondeur d'eau à l'eau basse.

Steamers arrêtant régulièrement en faisant le service des ports du lac Supérieur, et aussi du Sault-Sainte-Marie et de Chicago.

Steamers de la ligne du lac Supérieur :—
"Francis Smith."
"City of Winnipeg."
"City of Owen Sound."

Steamers de la "*New England Transportation line,*" de Collingwood à Chicago:
"Lake Erie."
"Canada."
"Columbia."
"Northern Queen."

Steamers de la *Georgian Bay Transportation Company,* de Collingwood au Sault-Sainte-Marie :
"Manitoulin."
"Emerald."
"Northern Belle."

Bateaux à vapeur :—Jane Miller.
"America."
"Vanderbilt."

Remorqueurs de pêche—appartenant à Meaford.

Othello.
Rescue.
Belle et
Dix goëlettes de pêche (petites).

1879	Revenu brut du port, etc.—1 année de loyer..	$1000 00
	Revenu net.....	630 71

Profondeur de l'eau à l'eau basse—Dix pieds.

ANNEXE No. 75.

PORT DE PRESQU'ISLE, ONT.

(Renvoi n° 9,361.)

BRIGHTON, 16 novembre 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre circulaire n° 4,316, datée d'Ottawa le 30 octobre 1880, j'ai l'honneur de dire :—

Que le port de Presqu'Isle s'est fermé le ou vers le 15 décembre, dans l'automne de 1879, et qu'il s'est ouvert le ou vers le 1er avril, dans le printemps de 1880.

Que le nombre de navires qui se sont rapporté régulièrement à la douane à l'entrée et à la sortie, pendant la saison de 1879, a été comme suit :—

Nombre de navires, 81 ; tonnage, 7,014.

Nombre de bateaux à vapeur, 70 ; tonnage, 4,936 ; outre un grand nombre de navires entrant dans le port pour y chercher un abri, et faisant le cabotage.

Que la profondeur d'eau à l'eau basse, en 1879, a été de 12 pieds, ainsi que me le dit le gardien des bouées de ce port, et l'eau a été très basse ; de fait, elle a été plus basse qu'elle ne l'a jamais été depuis 20 ans.

Je dois ajouter que j'aurais r' pondu plus tôt à votre circulaire, mais il paraît qu'elle a été expédiée par erreur à Presqu'Isle, lac Erié, et elle ne m'est parvenue qu'hier.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur,

THOS. WEBB,
Reeve du village de Brighton.

A l'honorable ministre des
Travaux publics.

ANNEXE No. 76.

PORT DE COLLINGWOOD, ONT.

(Renvoi n° 9,359.)

COLLINGWOOD, ONT., 12 novembre 1880.

MONSIEUR,—J'ai l'honneur de répondre comme suit à vos demandes au sujet de la date de la fermeture du port de Collingwood dans l'automne de 1879, et de sa réouverture dans le printemps de 1880; aussi je vous transmets en même temps un état indiquant le nombre et la classe des navires qui ont visité le port, le revenu du port durant l'année de calendrier 1879, et la profondeur d'eau à l'eau basse.

La navigation s'est fermée dans l'automne de 1879, le 9 décembre. La navigation s'est ouverte dans le printemps de 1880, le 20 avril.

Quoique la navigation se soit fermée et ouverte aux dates ci-dessus mentionnées, le pont n'a gelé que le 6 janvier 1880, et il était libre de glace le 1er avril.

Navires faisant le service entre le port Collingwood et les ports étrangers durant la saison de 1880.

—	Navires.	Tonnage.	Equipage.
Entrés	150	68,042	1,987
Sortis	143	63,972	1,964
Total	293	132,014	3,951

NAVIRES faisant le cabotage à et de Collingwood dans le cours de l'année 1879.

—	Navires.	Tonnage.	Equipage.
Entrés	298	115,355	4,728
Sortis	292	100,098	4,644
Total	590	215,453	9,372

QUANTITÉ et valeur du grain, et poids des marchandises reçues durant la saison de 1879.

——	Quantités.	Valeur.
	Boisseaux.	$
Blé-d'inde	2,591,393	1,036,557
Blé	851,523	874,120
Farine	13,840	69,200
Autres grains	439,200	301,200
Total	3,895,956	2,281,077

MARCHANDISES EN GÉNÉRAL, 65,275 TONNES.

Quantité de bois coupé sur la Baie Georgienne en 1879, dans le cours de la saison, 145,000,000 pieds.

ETAT de la pêche faite dans la saison de 1879.

Noms des propriétaires.	Nombre de bateaux.	Tonnage.	Verges de rets.	Valeur.	Poisson pris.	Valeur.	Nombre d'hommes.
				$		$	
W. A. Clark	6	36	48,000	3,600	90,000	6,300	12
J. et C. Noble	8	48	64,000	4,380	120,000	8,400	16
A. Clark	1	6	8,000	560	15,000	1,050	2
W. Clelland	1	6	8,000	560	15,000	1,050	2
R. Clelland	1	6	8,000	560	16,000	1,150	2
W. Bishop	1	6	8,000	560	16,000	1,150	2
W. et A. Buie	1	6	10,000	600	15,500	1,050	3
A. et W. Buie	2	10	17,000	1,000	25,000	1,800	3
C. Duffey	2	12	16,000	1,000	30,000	2,100	4
A. Collins	1	6	8,000	600	16,000	1,200	2
J. Darling	1	6	8,000	550	15,000	1,000	2
J. Clark	1	6	8,000	600	16,000	1,200	2
D. Clark	2	12	16,000	1,000	30,000	2,000	4
Remorqueurs—							
W. A. Clark	1	30		1,700			4
J. et C. Noble	1	25		2,000			4
G. Stalker	1	25		1,500			4
Total	31	246	227,000	20,870	419,500	27,450	68

Noms et jaugeage des bateaux à vapeur faisant le service au et du port de Collingwood, en 1879.

	Noms.	Longueur.	Largeur.	Profondeur.	Tirant d'eau.	Faisant le service de	Aménagement pour les passagers	Voyages.	Tonnage.
		Pd. pc	Pd. pc	Pd. pc	Pd. pc				
Propuls.	"Northern Queen"..	183 0	28 7	13 2	13 6	Sault Ste-Marie.	150	Bi-hebdom...	629
do	"Northern Belle"...	149 0	27 3	10 0	10 0	do ...	100	do ...	513
do	"Maganettawan"....	105 0	18 0	13 0	13 0	Waubashene.....	50	do ...	269
do	"Canada".....	.....	.....	14 0	14 0	Chicago	.....	Hebdomad...	726
do	"Lake Erie".....	.....	.....	14 0	14 2	do	.....	do	739
do	"Columbia".....	.....	.....	13 6	13 8	do	.....	do	650
do	"California".....	.....	.....	14 4	14 6	do	.. ..	do	... .
do	"City of Winnipeg"	200 0	32 0	15 0	14 0	Duluth.....	175	do	.....
do	"City of Owen Sound	190 0	30 0	14 0	14 6	do	177	do	.....
do	"Vanderbilt".....	95 0	23 0	9 0	9 0	do	.....	do	.....
do	"Wales"	170 0	28 0	13 0	13 0	Buffalo.....	40	do	.....
Steamer	"Francis Smith"...	190 0	50 0	12 0	12 0	Duluth.....	100	do	.....
do	"Wabuno".....	136 0	32 0	9 0	9 0	Parry-Sound.... ..	50	Quoditien ...	.....
Remorq.	"Mary Ann".....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	.....
do	"Susan C. Doty".....	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	.....
do	"Sandford Davis" ...	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	.. ..
do	"Freddy Hochkiss".	.....	.....	.....	.....	....	.....	....	.....

Etat indiquant la population, les manufactures, et le commerce de la ville de Collingwood.

La population de Collingwood est de 4,315.

Valeur des manufactures et du commerce, $1,250,000.

Droits de havre perçus dans ce port en 1879, $267.

Profondeur d'eau à l'eau basse, 12 pieds.

Monsieur,—J'ai l'honneur de vous soumettre ce qui précède, en réponse aux renseignements que vous demandez dans votre lettre, mais comme vous n'en demandez que pour l'année 1879, et comme les affaires de ce port ont augmenté d'une manière si considérable en 1880, je serai très heureux de vous en transmettre la statistique si vous en avez besoin.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,

Votre obéissant serviteur.

ADAM DUDGEON,

Maire.

ANNEXE No 77.

BUREAU DE WINNIPEG, MANITOBA.

(Renvoi n° 9531.)

BUREAU DU GREFFIER DE LA CITÉ,
WINNIPEG, 10 novembre 1880.

MONSIEUR,—En réponse à votre lettre demandant des renseignements quant au tonnage du port de Winnipeg, etc., j'ai l'honneur de vous dire qu'attendu que la statistique que vous demandez se trouve de la compétence des autorités douanières d'ici, j'ai pris la liberté de remettre votre lettre à G. B. Spencer, écr., percepteur, qui a eu la bonté de me promettre d'envoyer sans retard les renseignements demandés.

Je demeure, monsieur,
Votre très obéissant serviteur,

(Pour le maire), A. M. BROWN,
Greffier de la Cité.

A l'honorable ministre des travaux publics, Ottawa.

(Renvoi n° 9,429.)

BUREAU DE DOUANE,
PORT DE WINNIPEG, 15 novembre 1880.

MONSIEUR,—A la demande du maire de cette cité, j'ai l'honneur de répondre à une lettre que lui a adressée le secrétaire du ministère des travaux publics, datée d'Ottawa, le 30 octobre 1880, n° 4,351, et de vous dire que le port de Winnipeg s'est fermé le 1er novembre 1879, et qu'il s'est ouvert le 26 avril 1880; et que le nombre et la classe des navires qui ont fréquenté ce port est comme suit:—

6 barges
4 bateaux à vapeur à hélice.
3 propulseurs à vapeur.
1 bateau à vapeur à aubes.

On ne perçoit aucun droit de havre, et les honoraires d'entrée et de sortie sont nuls.

La profondeur d'eau dans cette cité, à l'eau basse, est d'environ 6 pieds, mais dans les rapides du haut de la rivière Rouge, dans le Manitoba, elle a été d'environ 3 pieds, et dans les rapides de la rivière Assiniboine, d'environ 2½ pieds, en 1879.

J'ai l'honneur d'être, monsieur,
Votre obéissant serviteur,

GEO. B. SPENCER,
Percepteur des douanes.

A l'honorable ministre des travaux publics, Ottawa.

ANNEXE No. 78.

LISTE des ministres, sous-ministres, secrétaires, ingénieurs en chef et architectes en chef, du ministère des travaux publics, du 1er juillet 1867 au 30 juin 1880.

Ministres.		Sous-ministres.		Secrétaires.		Ingénieurs en chef.		Architectes en chef.	
Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.	Noms.	Date de la nomination.	Nom.	Date de la nomination.
L'hon. Wm McDougall, C.B.	1er juil. 1867	T. Trudeau	15 mars 1864	F. Braun	8 mars 1864	John Page	31 oct. 1853	Thos. S. Scott	17 fév. 1872
L'hon. H. L. Langevin, C.B.	8 déc. 1869	G. F. Baillairgé	4 oct. 1879	S. Chapleau	4 oct. 1879	H. F. Perley	25 nov. 1880		
L'hon. Alex. McKenzie	7 nov. 1873			F. H. Ennis	4 nov. 1880				
Sir Charles Tupper, C.B.	17 oct. 1878								
L'hon. H. L. Langevin, C.B.	20 mai 1879								

RAPPORT

DU

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES

POUR

L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN

1880

Imprimé par Ordre du Parlement.

OTTAWA
IMPRIMERIE MACLEAN, ROGER ET CIE, RUE WELLINGTON
1881

TABLE

Des Etats annexés au rapport.

—	Ontario.	Québec.	Nouvelle-Ecosse.	Nouveau-Brunswick.	Manitoba et Territoires du Nord-Ouest.	Colombie-Britannique.	Ile du Prince-Edouard.
PARTIE I.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.	Page.
N° 1.—Etat des recettes et dépenses du ministère des postes, pour l'année expirée le 30 juin 1880..	3	4	5	6	7	8	9
N° 2.—Détail de tous les paiements et frais pour le transport des malles, pendant l'année expirée le 30 juin 1880..	11	50	76	94	107	112	114
PARTIE II.							
N° 3.—Détail du revenu, des salaires et allocations aux différents bureaux de poste et bureaux intermédiaires, pour tout le Canada, pendant la dite année..	2	57	85	106	123	127	130
Détail des sommes payées pour commission aux vendeurs de timbres-poste dans les villes, pendant la dite année	136	138	138	139	139	140	140
N° 4 (A)—Comptes des frais de route pour le service vice du ministère des poste, pendant la dite année..	141	142	143	143	144	144	145
(B.)—Etat des sommes payées pour fournitures et ouvrages exécutés pour le ministère des postes, pendant la dite année	146	149	151	152	153	154	155
(C.)—Etat des sommes payées pour loyers et taxes pour le compte du ministère des postes, pendant la dite année	156	157	.....	158	158	159	159
(D.)—Etat détaillé de la dépense du ministère pour papeterie, impressions et annonces, pendant la dite année..	160	162	163	164	165	166	167
(E.)—Etat des sommes payées pour combustible et éclairage pour le ministère des postes, pendant la dite année..	168	169	169	170	171	171	172
(F.)—Etat des sommes payées pour diverses dépenses faites par le ministère des postes, pendant la dite année.	173	175	177	178	179	180	181
PARTIE III.							
N° 6.—Etat indiquant les bureaux de mandats d'argent en activité, le nombre et le montant des mandats émis et payés	2	15	20	24	27	28	27

TABLE—*Suite.*

PARTIE III.—*Fin.*	Page.
N° 7.—Indiquant les frais annuels du système de mandats d'argent en Canada, et spécifiant en détail les déboursés pour appointements, etc., pendant l'année	29
N° 8.—Indiquant les pertes encourues par la division des expéditions d'argent, pendant la dite année	30
Résumé des opérations relatives aux mandats d'argents en Canada, etc	31
Récapitulation, etc	32
N° 5.—Etat de tous les cas, arrivés pendant l'année expirée le 30 juin 1880, de soustraction ou de perte de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Canada, donnant le détail de chaque cas, et exposant le résultat des mesures prises par le département	33
N° 10.—Lettres de rebut :—	
Tableau I, indiquant le nombre total des lettres de toute espèce reçues, et ce qui en a été fait	56
Tableau II, indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur, et ce qui en a été fait	60
N° 11.—Compte de tous les dépôts reçus et remboursés en vertu de l'acte 38 Vict., chap. 7, depuis le 1er juillet 1879 jusqu'au 30 juin 1880, et du montant total dû à tous les déposants à cette dernière date	63

RAPPORT

DU

DIRECTEUR GÉNÉRAL DES POSTES

POUR

L'ANNÉE EXPIRÉE LE 30 JUIN 1879.

A Son Excellence le très honorable sir John Douglas Sutherland Campbell, marquis de Lorne, C.P., C.C., G.C.M.G., gouverneur général du Canada.

PLAISE À VOTRE EXCELLENCE,

J'ai l'honneur de présenter à Votre Excellence, pour être communiqué au parlement, le rapport du ministère des postes du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1880, accompagné de divers états.

Le tableau ci-joint indique le nombre de bureaux de poste en opérations à venir jusqu'au 1er novembre 1880, la longueur des routes postales et du trajet parcouru par les malles, le nombre de lettres, de journaux, cartes-poste, etc., transmis par la poste, les recettes et les dépenses de l'année, et les opérations du service des mandats de poste et des caisses d'épargne postales.

Les malles ont parcouru en 1880, 16,446,939 milles. Ce chiffre se décompose comme suit :

Par voies de terre, ordinaires, transport en diligences et autres voitures, à cheval et à pied		9,766,554
Par bateaux à vapeur ou bâtiments à voiles		641,883
Par voies ferrées—Service des bureaux ambulants	3,834,914	
do Sans bureaux ambulants	2,203,488	
		6,038,402
		16,446,939

Tableau indiquant le nombre des bureaux de poste, le parcours postal, la circulation des lettres, journaux, etc., la recette et la dépense des postes, les opérations du service des mandats d'argent et des caisses d'épargne postales, en Canada, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Provinces et territoires.	1er novembre 1880. — Nombre de bureaux de poste.	Parcours total.		Nombre approximatif des lettres, cartes-poste, journaux, etc., transportés par la poste en 1880.							
		Nombre de milles de route postale, 1880.	Nombre de milles parcourus dans l'année 1880.	Lettres.	Cartes postales.	Lettres chargées.	Lettres qui ont circulé en franchise.	Journaux et imprimés reçus des bureaux de publication et payant 1c. par lb.	Reçus d'envoyeurs autres que les bureaux de publication.	Nombre de paquets de livres et articles divers.	Nombre de paquets expédiés par la poste aux menus articles.
								Lbs.			
Ontario	2,427	15,224	7,809,408	26,000,000	5,000,000	1,340,000	1,050,000	2,410,473	3,600,000	3,400,000	120,000
Québec	1,123	9,179	3,905,665	11,500,000	1,800,000	440,000	240,000	1,462,379	1,450,000	1,400,000	52,0 0
Nouvelle-Ecosse	1,008	6,771	2,282,623	3,600,000	500,000	100,000	70,000	195,911	350,000	160,000	20,000
Nouveau-Brunswick	784	3,998	1,640,676	2,900,000	360,000	80,000	60,000	186,576	230,000	150,000	14,000
Ile du Prince-Edouard	234	991	345,645	600,000	60,000	24,000	14,000	57,149	50,000	31,000	3,600
Colombie-Britannique	50	2.335	178,036	500,000	20,000	16,000	10,000	14,185	80,000	20,000	2,400
Manitoba	106										
Kéwatin	7	2,113	284,886	700, 00	60,000	40,000	20,000	34,445	110,000	60,000	5,000
Territoire du N.-Ouest	34										
	5,773	40,611	16,446,939	45,800,000	7,800,000	2,040,000	1,464,000	4,361,118	5,870,000	5,224,000	217,000

Provinces et territoires.	Recette et dépense.		Services des mandats sur la poste pendant l'année expirée le 30 juin 1880.		Service des caisses d'épargne postales pendant l'année expirée le 30 juin 1880.			
	Recette pendant l'exercice finissant le 30 juin 1880.	Dépense pendant l'exercice finissant le 30 juin 1880.	Nombre des bureaux de mandats le 30 juin 1880.	Montant des mandats délivrés en l'exercice finissant le 30 juin 1880.	Nombre de caisses postales le 1er janvier 1880.	Nombre de déposants le 30 juin 1880.	Montant total des dépôts reçus pendant l'exercice finissant le 30 juin 1880.	Montant des dépôts et intérêts au crédit des déposants le 30 juin 1880.
	$ cts.	$ cts.		$ cts.			$ cts.	$ cts
Ontario	1,008,057 84	1,129,601 63	451	3,939,501 20	254			
Québec	374,898 13	575,659 91	112	676,828 69	42			
Nouvelle-Ecosse	127,383 03	243,974 37	111	2,285,200 09				
Nouveau-Brunswick	103,256 78	197,715 36	79	870,623 57				
Ile du Prince-Edouard	22,348 79	53,775 94	6	91,754 70		31,365	2,720,216 00	3,945,669 11
Colombie-Britannique	13,186 26	47,715 73	11	171,137 51				
Manitoba Kéwatin Territ. du Nord-Ouest	27,435 00	38,168 20	5	172,396 97	1			
A déduire, montant de recette de l'exercice suiv. comprise dans les comptes de '79-80.	$1,681,565 97	$2,286,611 14	775	$7,207,442 79	297	31,365	$2,720,216 00	$3,945,669 11
	33,547 99							
Recette pour l'année expir. le 30 juin 1880.	$1,648,017 98							

Le parcours postal s'est augmenté de 1,013 milles pendant l'année, et la proportion du parcours annuel de 290,905 milles.

Cette augmentation est due aux facilités nouvelles accordées par le département à beaucoup de localités qui en avaient un besoin urgent. Les chiffres ci-dessus comprennent le nouveau parcours par chemin de fer.

Le contrat pour le transport des malles par steamer entre Victoria, Colombie anglaise, et San Francisco, est expiré l'année dernière. Ce contrat avait été fait pour cinq ans à partir du 1er août 1875, et au prix de $54,000 par année. On a en conséquence demandé par avis public des soumissions pour un nouveau contrat, et l'entreprise a été donnée à MM. Goodall et Perkins, de San Francisco, qui avaient fait la plus basse soumission, à $490 par voyage, soit $17,640 par année. Le service s'est fait d'une manière très satisfaisante, depuis le 1er août dernier, date où le nouveau contrat a pris effet.

La question du développement du Manitoba et des territoires du Nord-Ouest a reçu la plus constante considération, et comme corollaire on s'est efforcé de donner à cette région les facilités postales nécessaires à mesure que le besoin se faisait sentir. L'inspecteur en chef des postes a même tout récemment fait un séjour au Manitoba et dans la partie du Nord-Ouest qui est adjacente. Les notes suivantes, extraites de son rapport sur la condition des postes et l'étendue de la correspondance, indiqueront suffisamment ce qui a été fait pour cet objet.

" Le développement qu'a pris le service postal du Manitoba, de Kéwatin et du territoire du Nord-Ouest pendant les neuf dernières années, est très remarquable.

" Lorsque j'arrivai à Winnipeg, en 1871, pour établir l'organisation que requiéraient les besoins du pays, je ne trouvai que six bureaux de poste fonctionnant régulièrement. On avait, pour transporter la correspondance intérieure et extérieure, un seul sac, et pas très grand encore, qui faisait deux fois par semaine, dans une charrette de la rivière Rouge, le trajet de Winnipeg à Pembina, sur la frontière des Etats-Unis. Une lettre mettait deux ou trois semaines à se rendre du Manitoba aux anciennes provinces ou à venir de celles-ci au Manitoba.

" Présentement, il y a, dans le Manitoba, Kéwatin et le territoire du Nord-Ouest, 147 bureaux de poste, dont 79 établis dans les quatorze derniers mois.

" Le nombre moyen de sacs reçus par jour au bureau de Winnipeg est d'environ 31, avec un poids total de trois quarts de tonne. Le nombre moyen de sacs expédiés par jour de Winnipeg est d'environ 25.

" La pesanteur moyenne de la malle expédiée toutes les trois semaines à Edmonton (950 milles à l'ouest de Winnipeg) et aux localités intermédiaires, est de près d'une tonne. Le nombre des lettres, cartes-poste, journaux, livres et paquets, jetés par jour à la poste de Winnipeg est de plus de 2,000, dont 1,600 lettres—et la valeur des timbres vendus au public, est de $16,000 par année.

Temps requis pour la transmission d'une lettre de

" Winnipeg à Windsor, Ontario	$2\frac{1}{2}$	jours.
" " Toronto	3	do
" " Ottawa	$3\frac{1}{2}$	do
" " Montréal	$3\frac{1}{2}$	do
" " Québec	4	do
" " Halifax	5	do
" " Saint-Jean, N.-B	5	do

" Service sur les sections du chemin de fer Canadien du Pacifique qui servent pour les malles :

Distance.	Nombre de milles.	Service.	Soit par bureau ambulant ou par sacs confiés au personnel des compag.
De Winnipeg à Saint-Vincent, Etats-Unis	97	Quotidien	Bureau ambulant.
do Selkirk	22	do	Par le personn. des comp.
do Kéwatin	140	Semi-quotidien	do
d0 au Portage la Prairie	70	Quotidien	do

" Les principaux bureaux de distribution sont:

" 1. Emerson (sur la frontière) sur l'embranchement de Pembina du chemin de fer Canadien du Pacifique: de ce point partent des routes allant dans la direction de l'ouest et du nord-ouest qui comprennent trente bureaux.

" 2. Le bureau ambulant du chemin de fer de Saint-Vincent et Winnipeg, qui dessert cinq bureaux.

" 3. Le bureau de Winnipeg, d'où partent diverses lignes allant à l'est, au nord et à l'ouest, et comprenant 110 bureaux.

" Afin d'assurer la plus grande expédition possible, on a établi un système de transmission directe des malles à destination éloignée, lesquelles restent closes et sont passées d'un postillon à l'autre sans subir de retard.

Entre	Et
Emerson	Windsor, Ont. Saint-Vincent. Agences postales des Etats-Unis sur le chemin de fer de Saint-Vincent et Saint-Paul.
Bureau ambulant sur le chemin de fer, de Winnipeg à Saint-Vincent	Windsor, Ont. Agences postales des Etats-Uuis, St-Vincent et St-Paul.
Winnipeg	Commis de la malle ambulante entre Toronto et Montréal. Toronto. Windsor, Ont. Agences postales des Etats-Unis, St-Vincent et St-Paul. Saint-Vincent.

" Des bureaux pour l'émission de mandats de poste sont en opération à Winnipeg Emerson, Gladstone et Selkirk. A Winnipeg, il se fait beaucoup d'affaires dans cette branche, le montant total des sommes accordées et acquittées chaque mois étant d'environ $20,000.

" La quantité des lettres venant et à destination de presque tous les bureaux récemment établis est très remarquable et sans précédent dans les parties anciennes de la Confédération. La multiplication de la correspondance a même été si rapide que le produit a suffi, dans plusieurs cas, pour subvenir aux dépenses du service.

" Le territoire est si vaste, l'étendue couverte par les établissements est si grande et la distance entre ceux-ci est si considérable, que le service postal devra, d'ici à nombre d'années, coûter beaucoup plus que ne donnera le revenu des timbres ; mais cette dépense est amplement compensée par le secours et l'encouragement qu'elle donne aux pionniers des régions reculées, qui avant peu, seront sans doute habitées par des colonies nombreuses et prospères.

" La fertilité du sol, les facilités qu'il offre pour la culture, sa surface plane sillonnée par des milliers de sentiers tracés par les Sauvages ou par les voyageurs ordinaires, semblent autant de moyens offerts par la nature pour assurer cette rapidité d'établissement inconnue dans les parties du territoire canadien où les nécessités du défrichement et de la construction des chemins s'imposaient aux colons. Cet excès de dépenses, engendré par le service des routes postales ou autre, qui pourrait sembler extravagant au premier abord, sera donc reconnu comme justifiable pour le présent et comme destiné à produire des résultats excellents dans l'avenir."

DISTRIBUTION GRATUITE PAR LES FACTEURS.

L'état suivant indique la quantité moyenne des lettres distribuées par les facteurs pendant le mois de novembre 1880 :

On pourra voir, par le tableau comparatif suivant, que l'augmentation totale, depuis novembre 1879, a été d'environ 29 pour cent, et que l'augmentation est à peu près la même pour les lettres que pour les journaux.

Cette multiplication est sans doute due pour beaucoup à l'élévation qui a eu lieu en janvier dernier dans le prix de location des boîtes, aux bureaux de ville, élévation qui a eu pour effet de diminuer le nombre des boîtes louées par le public et augmenter d'autant la distribution par les facteurs.

TABLEAU indiquant le nombre approximatif des lettres et des journaux transportés gratuitement chaque semaine par les facteurs sous le système actuel, en prenant pour base de calcul le mois de novembre 1880.

—	Lettres de la ville pour la ville, jetées aux boîtes.	Lettres chargées.	Autres.	Totaux.	Journaux, etc.	Totaux des lettres, journaux, etc.	Personnel des facteurs, à part des inspecteurs.
Halifax	2,764	119	8,346	11,229	4,275	15,504	9
Hamilton	7,713	651	13,584	21,948	7,847	29,795	16
London	3,063	239	13,605	16,907	6,369	23,276	10
Montréal (y compris la Pointe Saint-Charles)	14,003	1,501	28,523	44,027	12,516	56,543	48
Ottawa	6,393	409	12,341	19,143	15,930	35,073	14
Québec (y compris Saint-Sauveur)	3,367	412	11,283	15,062	6,623	21,685	13
Saint-Jean	1,929	218	9,715	11,862	4,365	16,227	9
Toronto	25,675	2,396	14,315	76,416	22,449	98,865	44
Totaux	64,907	5,945	145,742	216,594	80,374	296,968	163
Totaux en 1879	54,014	4,035	109,523	167,572	64,566	232,138	149
Augmentation	10,893	1,910	36,219	49,022	15,808	64,830	14

D'après ce calcul, le chiffre de la distribution totale par année serait :—

—	Lettres.	Journaux, etc.	Totaux des lettres, journaux, etc,
En 1880	11,262,888	4,179,448	15,442,336
En 1879	8,713,744	3,357,432	12,071,176
Augmentation en 1880	2,549,144	822,016	3,371,160

SERVICE DES POSTES PAR CHEMINS DE FER.

DEPUIS novembre 1879, 208¼ milles de chemin de fer, sur lesquels se transportent les malles, ont été mis en service.

Désignation des chemins de fer.	Points extrêmes des étendues de voies mises en service depuis le 1er novembre 1879.	Milles
Canada Central	Pembroke et Mackey's	47
Belleville et North Hastings	Belleville et Madoc	29¼
Comté de Prince-Edward	Pictou et Trenton	31¾
Pacifique canadien	Winnipeg et lac Travers	100
	Total	*208¼

*La différence de 1¾ mille dans ce tableau et dans les états qui suivent est le résultat d'une erreur dans l'état de 1879 au sujet du parcours du chemin de fer de Hamilton et North Western, qui aurait dû être de 135¼ milles au lieu de 137 milles.

Le 1er décembre 1880, les malles ont commencé à circuler avec les trains sur les sections du chemin de fer Canadien du Pacifique, en charge du préposé aux bagages,—comme suit :

Entre Winnipeg et le Portage-la-Prairie, quotidiennement, les dimanches excepté ..... 68 milles.
Entre le lac Travers et le Portage-du-Rat, deux fois la semaine ..... 40 "
108

formant ainsi un nombre total de milles additionnels de chemin de fer pour le transport des malles de 316¼ à venir jusqu'au 1er décembre.

ETAT COMPARATIF du service par chemins de fer en novembre 1878, et novembre 1880.

Période.	Etendue en milles des voies ferrées que les postes ont parcouru.	Service quotidien par bureaux ambulants.		Service quotidien des dépêches en sacs confiées au personnel des compagnies.	Parcours total.	
		Nombre des bureaux ambulants en service.	Parcours.		Quotidiennement.	Annuellement.
Novembre 1880	5,959	80	12,378¾	7,354	19,732¾	6,176,350¼
do 1879	5,752½	75	12,077½	6,810¾	18,888¼	5,912.022¼
Augmentation	206½	5	301¼	543¼	844½	264,328½

ETAT indiquant la distance parcourue quotidiennement par les malles sur chaque ligne de chemin de fer en Canada, le 1er novembre 1880.

Désignation du chemin de fer.	Nombre de milles de chemin de fer.	Service quotidien par les bureaux ambulants.		Service quotidien des dépêches en sacs confiées aux employés des compag.
		Mombre de bureaux ambulants.	Parcours en milles.	Parcours en milles.
Nouvelle-Ecosse.				
Intercolonial	839	7	1,908	1,223
Halifax et Cap-Breton	40	.....	.....	80
Windsor et Annapolis	116	1	260	142
Comtés de l'Ouest	67	.....	.....	134
Spring Hill et Parrsboro'	32	.....	.....	64
Ile du Prince-Edouard	196½	1	98¼	403¼
Nouveau-Brunswick.				
Comté d'Albert	45	.....	.....	90
Embranchement d'Elgin	12	.....	.....	24
Saint Jean et Maine	91	2	182	91
Embranchement de Frédéricton	23	.....	.....	138
Nouveau-Brunswick et Canada	118	.....	.....	236
Embranchement de Chatham	9	.....	.....	72
Grand-Tronc	1,049¼	14	2,809	1,605¾
Québec.				
Lévis et Kennébec	45	1	90	.....
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	288½	4	580	176
Laurentides	15	.....	.....	30
Québec Central	49	1	98	.....
International	69	1	138	.....
Vallée de Massawippi	38	1	76	76
Sud-Est	172	4	360	.....
Waterloo et Magog	23	1	46	.....
Vermont Central	68	2	136	100
Ontario.				
Saint-Laurent et Ottawa	54	3	324	.....
Canada Central	209½	3	533	235
Kingston et Pembroke	61	1	122	.....
Belleville et Hastings Nord	29½	.....	.....	59
Comté de Prince-Edouard	31¾	1	63½	63½
Midland	142	2	240	199
Victoria	56	1	112	.....
Whitby, Port-Perry et Lindsay	45	1	90	.....
Toronto et Nipissing	113	1	176	176
Northern et Nord-Ouest	382½	6	764½	300½
Toronto, Grey et Bruce	191½	2	390	98
Great Western	647	13	1,895½	1,385
Welland	25	1	100	.....
Port Dover et Lac Huron	63	1	126	.....
Chemin du Sud	338¼	3	601	75½
Manitoba et Nord-Ouest.				
Canadien du Pacifique	165	1	130	77½
	5,959	80	12,378¾	7,354

RECETTES.

Le revenu des postes, tel indiqué par les comptes de la présente année, était de $1,681,565.97, mais sur ce chiffre, $33,547.99 appartiennent en réalité à l'année suivante ; ce montant déduit, la recette réelle de l'année expirée le 30 juin 1880 était de $1,648,017,98.

Le revenu des postes, l'année précédente, avait été de $1,534,368.68, de sorte que l'augmentation pour l'année était de $113,654.30, équivalant à plus de 7 pour cent, et l'on prévoit que cette proportion se maintiendra pendant le présent exercice, qui expire le 30 juin prochain.

Environ 96 pour cent du revenu des postes proviennent des timbres-poste, cartes postales et enveloppes ; et l'émission, pour l'année expirée le 30 juin dernier, a été de $1,603,814.69, tandis que la moyenne des trois années précédentes n'avait été que de $1,454,360.78.

DÉPENSE DU SERVICE.

La dépense totale du service pour l'année, telle qu'indiquée par les états, a été de $2,285,611.14.

Comparativement à celle de l'année dernière, cette dépense présente une augmentation de $119,344.79, soit une proportion de 5½ pour cent.

Cette augmentation a été causée surtout par le paiement d'une rémunération et par les frais de communication des maîtres de poste et des vendeurs de timbres, et par les salaires du personnel des bureaux des villes et des commis convoyeurs.

Le développement que prend chaque année cette branche du service public, par la création de nouveaux bureaux, de l'établissement de nouvelles routes et de facilités de toute sorte, ajoute nécessairement, dans une certaine mesure, aux frais d'administration.

CHARGEMENTS.

Le nombre estimatif des lettres chargées pendant l'année 1880, s'élève, d'après les états, à deux millions quarante mille. Sur ce nombre, soixante-dix ne sont pas parvenues à destination.

Les causes de non-réception se classent comme suit :—

Lettres chargées contenues dans des malles que l'on a dit n'être pas parvenues au lieu de destination	8
Lettres chargées perdues, détournées ou délivrées par erreur à d'autres que les destinataires, le contenu ayant été remboursé ou recouvré par les officiers responsables	48
Lettres chargées perdues, détournées ou délivrées par erreur à d'autres que les destinataires, et dont le contenu n'a pu être recouvré	2
Lettres chargées volées à des bureaux de poste ou soustraites des malles, au cours de la transmission, et dont le contenu a été recouvré	2
Lettres chargées volées à des bureaux de poste ou soustraites des malles, au cours de la transmission, dont le contenu n'a pu être recouvré	8
Lettres chargées détruites accidentellement	2
	70

Le fait que toutes les lettres chargées, à part 70, sont arrivées à destination sans encombre prouve assez l'efficacité du système. Ce qui le prouve encore davantage, cependant, c'est que sur ces 70 lettres perdues 50 ont été retrouvées et les sommes qu'elles contenaient restituées aux intéressés. Sur les 20 qui restent, 18 ont été perdues avec les sacs qui les contenaient ou dans des accidents du même genre et contre lesquels l'organisation du système ne peut rien.

Il y a eu aussi 48 cas où l'on a supposé qu'une partie du contenu des lettres chargées avait disparu. Dans 7 de ces cas il a été prouvé que la faute en revenait aux officiers du département, et les sommes disparues ont été remboursées par eux ; mais dans les autres cas on n'a pu prouver où et comment l'accident était arrivé.

Il est impossible de se former une idée exacte du nombre de lettres enregistrées qui peuvent contenir des billets de banque ; il est probable, cependant, que plus de la moitié doivent être dans ce cas. Or, si l'on tient compte des erreurs que les expéditeurs et les destinataires eux-mêmes sont exposés à faire au sujet des sommes réellement envoyées ou reçues,—comme aussi du danger que peuvent courir les lettres d'être violées avant d'être mises à la poste ou après en avoir été retirées—on trouvera peut-être surprenant qu'avec plus d'un millon de lettres chargées contenant des billets de banques, on n'ait pas reçu plus de plaintes relativement à des différences dans les montants soi-disant envoyés ou reçus.

Sans doute, l'article de l'acte de 1869 qui définit comme une offense criminelle de prétendre ou de soutenir faussement qu'on a mis de l'argent dans une lettre, a produit un effet très salutaire.

Il arrive encore de temps à autre, néanmoins, que l'offense soit manifestement commise, et plusieurs condamnations ont eu lieu en vertu du statut.

LETTRES MISES AU REBUT.

Le nombre des lettres ordinaires, circulaires et cartes postales, originaires du Canada, qui ont été envoyées au bureau des rebuts, parce qu'elles n'ont pu être remises aux destinataires, a été de.....		511,470
Détail :—		
Réexpédiées au Canada par les offices du Royaume-Uni	7,225	
" " des Etats-Unis.....	67,695	
" " de colonies anglaises	720	
" " des autres pays	24	
Reçues des bureaux canadiens.....	435,806	
	511,470	
Le nombre de lettres, circulaires et cartes postales envoyées aux rebuts pour des causes spéciales, telles que vices d'adresses, non-affranchissement, etc., a été de.....		80,915
Total		592,385

Les lettres émises au rebut comprenaient 9,132 lettres chargées,—et 3,782 lettres non chargées, dans lesquelles on a trouvé des valeurs lorsqu'on en a fait l'ouverture pour les réexpédier aux envoyeurs.

Le relevé des rebuts reçus par l'administration, page 5 de la troisième partie de ce rapport, contient des détails complets sur le contenu des lettres renfermant des valeurs et sur ce qu'il a été fait des rebuts de toute catégorie.

Il peut paraître étonnant qu'un si grand nombre de lettre enregistrées soient chaque année mises au rebut ; mais la raison en est probablement que beaucoup de ces lettres sont enregistrées parce qu'on n'est pas sûr des adresses et qu'on veut se mettre en état de prouver l'envoi au moyen du certificat d'enregistrement, ou qu'on tient à pouvoir retracer la missive si elle n'arrive pas à destination.

SERVICE DES MANDATS DE POSTE.

Montant total des mandats délivrés pendant l'année expirée le 30 juin 1880	$7,207,442 79
Montant total des mandats acquittés la même année.	7,069,714 55
Montant des dépôts reçus aux caisses d'épargne postales par mandats	2,720,216 00
Montant des retraits effectués aux caisses postales par mandats	1,820,213 16
Total	$18,817,586 60

Les chiffres correspondants de l'année précédente s'élevaient en totalité à $16,832,043 18

—soit une augmentation, pendant l'année, dans le service des mandats de poste, de $893,405.95, et dans le service des caisses d'épargne de $1,092,137.37.

Le 30 juin 1879, il y avait 772 bureaux de mandats d'argent. Dans le courant de l'exercice suivant, 6 de ceux-là ont été fermés, et 9 nouveaux bureaux de poste ont été autorisés à émettre des mandats ; en sorte que le nombre total de ces offices, le 30 juin 1879, était de 775, répartis ainsi qu'il suit :—

Ontario	451
Québec	112
Nouvelle-Ecosse	111
Nouveau-Brunswick	79
Manitoba	5
Ile du Prince Edouard	6
Colombie-Britannique	11
	775

Les dépenses entraînées pendant les quelques dernières années par le système existant ont donné au département, comme à l'administration postale de Washington, l'idée de quelques changements à l'effet de diminuer le coût de l'échange des mandats d'argent entre la Confédération canadienne et les Etats-Unis et de rendre le système plus commode pour les administrations même et pour le public. On s'est en conséquence mis d'accord sur certaines modifications à faire subir à la convention postale actuelle entre le département des postes de Washington et le département des postes d'Ottawa, pour mettre ces changements à effet. L'arrangement a reçu l'approbation du président des Etats-Unis et pris effet le 1er juillet dernier. Voici quelle est, depuis cette date, la commission établie sur les mandats d'argent émis en Canada et payables aux Etats-Unis :

Jusqu'à	$10 — 10 cents.
Au-dessus de $10 jusqu'à	20 — 20 "
" 20 "	30 — 30 "
" 30 "	40 — 40 "
" 40 "	50 — 50 "

On constate avec plaisir que l'échange entre les deux pays augmente sûrement. Ainsi, il y a une augmentation de 66 pour cent dans le nombre des mandats émis en Canada et payables aux Etats-Unis, comparé au chiffre de la période correspondante de l'exercice expiré le 30 juin 1880.

Voici un relevé du mouvement d'échange de mandats avec les Etats-Unis pendant l'année :

	Emis.	Payé.
Ontario	$202,949 24	$189,269 73
Québec	62,358 27	133,469 18
Nouvelle-Ecosse	59,974 01	105,330 16
Nouveau-Brunswick	46,542 98	48,651 80
Manitoba	11,968 17	2,773 13
Ile du Prince-Edouard	10,718 53	11,099 76
Colombie-Britannique	26,560 53	4,043 97
	$421,071 73	$494,637 73
		421,071 73
Total des mandats émis et payés		$915,709 46
Le total correspondant de l'année précédente s'élevait à		$643,456 83

Le montant total des mandats délivrés pendant l'année expirée le 30 juin 1880 est de 306,088, soit une augmentation de 24,363 sur le chiffre de la précédente année, et de 36,671 sur celui de l'année antérieure.

* Copie de la convention telle que modifiée accompagne ce rapport.

ETAT de l'approvisionnement et de la fourniture de timbres-poste, cartes postales, bandes et enveloppes timbrées, pour l'exercice terminé le 30 juin 1880.

APPROVISIONNEMENTS.									FOURNITURE.							
	Espèces.	Soldes des approvisionnements de timbres - poste de l'an dernier.	Reçu des fabricants.	En surplus.	Ont été renvoyés par les maîtres de poste propres à servir.	Ont été renv. par les maît. de poste improp. à servir.	Nombre total de timbres - poste, fin d'année.	Valeur totale.	Espèces.	Fournitures faites aux maîtres de poste pendant l'année.	Items non déterminés.	Timbres-poste gâtés qu'on a détruits.	En mains, fin d'année.	Nombre total de timbres - poste, cartes postales bandes et enveloppes timbrées.	Valeur totale.
	Cents.							$ cts.	Cents.						$ cts.
	½	78,500	450,000	.....	330	100	528,930	2,644 65	½	361,100	.....	330	167,500	528,930	2,644 65
	1	2,199,500	20,175,000	.....	3,440	800	22,378,740	223,787 40	1	17,636,000	.....	3,440	4,739,300	22,378,740	223,787 40
	2	539,800	2,100,000	.....	1,789	500	2,642,089	52,841 78	2	2,220,500	.....	1,789	419,800	2,642,089	52,841 78
	3	3,034,500	42,450,000	100	9,005	3,600	45,497,205	1,364,916 15	3	37,187,500	.....	9,005	8,300,700	45,497,205	1,376,916 15
	5	67,700	1,675,000	90	2,957	450	1,746,197	87,309 85	5	1,389,490	.....	2,957	353,750	1,746,197	87,309 85
	6	152,250	450,000	.....	139	100	602,489	36,149 34	6	531,500	.....	139	70,850	602,489	36,149 34
	10	26,450	195,000	.....	117	50	221,617	22,161 70	10	121,900	.....	117	99,600	221,617	22,161 70
	12½	644,550	.....	.....	1,520	950	647,020	80,877 50	12½	13,400	.....	1,520	632,100	647,020	80,877 50
	1	6,500	55,000	.....	.....	25	61,525	9,228 75	15	46,350	.....	.....	15,175	61,525	9,228 75
De chargement.	2	162,850	2,125,000	.....	1,293	500	2,289,643	45,792 86	De chargement. 2	1,744,450	.....	1,293	543,900	2,289,643	45,792 86
	5	32,095	200,000	.....	934	300	233,329	11,666 45	5	181,995	.....	934	50,400	233,329	11,666 45
	8	34,375	.....	.....	3,524	2,800	40,699	3,255 92	8	.....	.....	3,524	37,175	40,699	3,255 92
	Band. tim.	379,165	197,000	100	32	601	576,898	7,211 22½	Band. tim.	304,400	.....	32	272,466	576,898	7,211 22

C. postal., 1 cent...	1,162,600	7,949,000	.....	293	2,599	9,114,492	91,144 92	C. postal., 1 cent...	8,252,299	200	293	861,700	9,114,492	91,144 92
C. postal., 2 cent...	88,831	.....	.....	142	2,692	91,665	1,833 30	C. postal., 2 cent...	.....	.....	142	91,523	91,665	1,833 30
C. postales U.P., 2 cent...	12,800	30,000	.....	.....	350	43,150	863 00	C. postales U.P., 2 cent...	26,500	.....	.....	16,650	43,150	863 00
Envel'pes, 1 cent...	59,828	100,000	25	.....	89	159,942	2,079 24⅗	Envel'pes, 1 cent...	121,100	.....	.....	38,842	159,942	2,079 24⅗
Envel'pes No. 1, 3 centins..	299,510	.....	.....	30	2,090	301,630	9,953 79	Envel'pes No. 1, 3 centins..	261,900	.....	30	39,700	301,630	9,953 79
Envel'pes No. 2, 3 centins..	235,130	.....	.....	.....	98	235,228	7,889 13⅘	Envel'pes No. 2, 3 centins..	70,700	.....	.....	164,528	235,228	7,880 13⅘
							2,061,597 96 9/10							2,061,597 96 9/10

Valeur des livraisons pendant l'année au 30 juin 1880 :

Ontario	$954,374 54
Québec	346,818 65
Nouveau-Brunswick	103,437 50
Nouvelle-Ecosse	132 072 50
Colombie-Britannique	16,671 00
Manitoba	29,404 00
le du Prince Edouard	21,036 50
	1,603,814 69

ETAT des opérations des CAISSES D'ÉPARGNE DES POSTES, avec un relevé supplémentaire pour le

PÉRIODE.	Nombre de caisses d'épargne postales à la fin de chaque période.	Nombre de dépôts reçus pendant la période.	Montant total de ces dépôts, même période.	Montant moyen de chaque dépôt, même période.	Nombre de retraits, même période.	Montant total des retraits, même période.	Montant moyen de chaque retrait, même période.	Nombre de comptes ouverts, même période.
			$	$	*	* $	$	
Trimestre expiré le 30 juin 1868.....	81	3,247	212,507	65.44	166	8,857.48	53.35	2,146
Année expirée le 30 juin 1869.	213	16,653	927,885	55.71	4,787	296,754.35	61.99	6,429
Année expirée le 30 juin 1870.....	226	24,994	1,347,901	53.93	9,478	664,555.51	70.11	7,823
Année expirée le 30 juin 1871..	230	33,256	1,917,576	57.66	15,148	1,093,438.86	72.10	9,424
Année expirée le 30 juin 1872.....	235	39,489	2,261,631	57.27	19,325 829	1,571,665.19 206,900.00	81.33	10,846
Année expirée le 30 juin 1873.....	239	44,413	2,306,918	51.94	22,159 1,641	1,925,999.32 397,300.00	86.91	11,995
Année expirée le 30 juin 1874.....	266	45,329	2,340,284	51.63	24,248 1,566	2,086,243.42 382,400.00	86.04	12,048
Année expirée le 30 juin 1875.....	268	42,508	1,942,346	45.69	24,637 1,317	2,041,879.04 300,100.00	82.88	10,516
Année expirée le 30 juin 1876.....	279	38,647	1,726,204	44.66	23,127 1,025	1,783,257.97 238,200.00	77.11	10,218
Année expirée le 30 juin 1877.	287	36,126	1,521,000	42.10	21,643 841	1,525,682.98 200,400.00	70.49	8,971
Année expirée le 30 juin 1878.....	295	40,097	1,724,371	43.00	21,065 879	1,486,158.73 227,500.00	70.55	10,058
Année expirée le 30 juin 1879..	297	43,349	1,973,243	45.52	22,326 900	1,475,048.79 258,400.00	66.07	10,755
Année expirée le 30 juin 1880.....	297	56,031	2,720,216	48.55	26,043 673	1,820,213.16 195,600.00	69.89	14,407
Quatre mois au 31 octobre 1880.....	301	20,735	973,629	.....	7,829 112	552,997 53 25,100.00	.....	5,084

* Les chiffres en petits caractères dans ces deux colonnes indiquent d'autres retraits, dont les de ceux-ci, au ministère des finances pour les inscrire à leurs noms en effets publics du Canada. dans les livres de ces caisses d'épargne.

† Estimations partielles.

Les fluctuations, dans la dépense d'administration et dans la moyenne des frais de chaque opération, attribués principalement à ce qu'on a eu à payer, dans une même année, pour des services qui n'étaient

Canada, par année, du 1er avril 1868 au 30 juin 1880, semestre expiré le 31 octobre 1880.

Nombre de comptes clos, pendant la même période.	Nombre de comptes restant ouverts à la fin de la période.	Coût d'entretien des caisses d'épargne postales.					Montant total restant à l'avoir de tous les comptes ouverts, y compris intérêt alloué, à la fin de la période.	Montant moyen restant au crédit de chaque compte ouvert, à la fin de la période.
		Dépense totale d'administration : traitements, allocations aux maîtres de poste, inspections, impressions, papeterie, etc.	Coût moyen de chaque opération de dépôt ou de retrait.	Proportion des frais d'administration quant à la balance due aux déposants.	Pertes.	Intérêt alloué aux déposants.		
		$	$		$	$	$	$
44	2,102	8,389.43	.....	.....	.....	939.37	204,588.89	97.33
1,319	7,212	5,808.14	0.23 4/10	0.67	.....	21,094.72	856,814.26	118.80
2,857	12,178	8,128.12	0.20 5/10	0.51	.....	48,689.08	1,588,848.83	130.41
4,449	17,153	11,108.40	0.20	0.44	.....	84,273.68	2,497,259.65	145.59
6,940	21,059	12,242.34	0 20 1/10	0.39	.....	116,174.55	3,096,500.01	147.04
9,528	23,526	15,093.78	0.22 7/10	0.47	.....	126,932.88	3,207,051.57	136.32
10,606	24,968	14,442.71	0.20 7/10	0.45	.....	126,273.31	3,204,965.46	128.36
11,190	24,294	12,539.59	0.18 7/10	0.42	.....	120,758.06	2,926,090.48	120.44
10,097	24,415	14,662.14	0.23 7/10	0.53	.....	110,116.08	2,740,952.59	112.27
9,312	24,074	15,149.13	0.26 2/10	0.57	.....	104,067.86	2,639,937.47	109.60
8,597	25,535	15,266.08	0.25	0.55	6,126.67	103,834.29	2,754,484.03	107.87
8,845	27,445	16,100.03	0.24 5/10	0.51	.....	110,912.56	3,105,190.80	113.14
10,487	31,365	19,134 14	0.23 3/10	0.49	.....	136,075.47	3,945,669.11	125.80
3,119	33,330	.....	.....	.....	.....	†51,488.37	4,392,688.95	.....

montants n'ont pas été versés en espèces entre les mains des déposants, mais ont été versés, à la demande
Ce montant d'effets publics acquis ainsi par des déposants aux caisses postales cesse alors de figurer

(lorsque les variations dans le nombre et le montant des affaires n'en sont pas la cause) doivent être pas tous imputables à cette année-là.

CAISSES D'ÉPARGNES DES POSTES.

Le nombre des caisses d'épargnes postales était de 297 au mois de juin dernier, et il s'est augmenté de quatre depuis cette date.

Ci-suit le tableau comparatif des opérations pendant l'année expirée le 30 juin 1880 et l'année précédente :

——	1879.	1880.	Augmentation	Proportion de l'augmentation.
Nombre des dépôts	43,349	56,031	12,682	30 p. c.
Montant déposé	$1,973,243	$2,720,216	$746,973	38 p. c.
Nombre de retraits	22,326	26,043	3,717	17 p. c.
Montant des retraits	$1,475,048	$1,820,213	$345,165	32 p. c.
Nombre des comptes ouverts	27,445	31,365	3,920	14 p. c.
Balance due aux déposants	$3,105,191	$3,945,669	$840,478	27 p. c.

Les cinq mois qui se sont écoulés depuis le 30 juin 1880 ont été marqués par une augmentation continue dans les opérations du département, et les employés du bureau principal ont été mis par cela même à une rude épreuve. Les affaires ont été de beaucoup plus considérables que pendant la période correspondante de 1879. Le nombre extraordinaire de dépôts faits pendant l'automne de 1879 et celui de 1880 est sans doute dû à des causes exceptionnelles,—en 1879, à la faillite de certaines banques, et à la réduction cette année, du taux de l'intérêt dans les banques en général. On peut rappeler à ce propos—bien que la chose n'ait rien à faire avec les opérations de l'année expirée le 30 juin 1880—le retrait (par un arrêté du conseil du trois septembre 1880) du privilège que possédaient les déposants des caisses d'épargnes postales de convertir leurs dépôts en bons fédéraux à 5 pour cent. Cet arrêté du conseil est devenu en vigueur le 31 octobre 1880. Le 27 novembre suivant, le directeur général des postes notifia aussi les déposants des caisses postales devenus possesseurs de titres à 5 pour cent pour les $255,000, (résidu des $1,150,400 empruntées d'abord à ce taux en 1871 au moment où l'on cessa d'accepter les dépôts à 5 pour ent) que l'intérêt sur leurs titres serait réduit à 4 pour cent.

Différentes circonstances ayant appelé l'attention sur le règlement des caisses d'épargnes postales (tel qu'établi par la loi) qui décide que l'intérêt ne comptera que du 1er de chaque mois de calendrier, ou, en d'autres termes, qu'on ne donnera pas d'intérêt pendant le mois où le dépôt aura été fait ou retiré—le résultat de l'application de ce règlement pendant l'année dernière a été d'épargner au gouvernement environ $8,000, soit un peu plus du cinquième d'un pour cent sur les montants

placés entre les mains du gouvernement. L'intérêt alloué aux déposants à l'année, bien que nominalement à 4 pour cent—et à 4 pour cent en réalité pour les dépôts laissés intacts,—n'a été pour le gouvernement qu'une charge de $3\frac{3}{4}$ ou $3\frac{4}{5}$ seulement par cent ; et la différence, ou l'épargne, a suffi pour solder près de la moitié des frais d'administration des caisses d'épargnes postales.

Les caisses d'épargnes postales n'ont rien perdu par fraude ni d'une autre manière pendant l'année expirée le 30 juin 1880, et les tentatives de fraude en fait de dépôts sont heureusement très rares. Le nombre des personnes qui se sont présentées comme héritières de déposants décédés, et qui ont été reconnues et payées, a été de 216 pour l'année—ce chiffre étant de 56 plus élevé qu'en 1879.

Le nombre des déposants qui se prévalent du privilège de déposer et de retirer à volonté a été à peu près le même que l'année précédente : huit pour cent des déposants sont dans ce cas.

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

DÉPARTEMENT DES POSTES,
OTTAWA.

CONVENTION MODIFIÉE

ENTRE

LE DÉPARTEMENT DES POSTES DES ÉTATS-UNIS DE L'AMERIQUE ET LE DEPARTEMENT DES POSTES DU CANADA.

POUR MODIFIER LE SYSTÈME D'ÉCHANGE DE MANDATS DE POSTE.

Signée le 24 *mai* 1880 *et le* 4 *juin* 1880.

Le département des postes des Etats-Unis d'Amérique et le département des postes du Canada, désirant modifier le système d'échange de mandats de poste entre les deux pays, les soussignés, dûment autorisés à cette fin, ont arrêté les articles suivants modifiant la convention existante.

ARTICLE 1.

Le paiement de sommes d'argent pourra être fait au moyen de mandats de poste envoyés du Canada aux Etats-Unis et des Etats-Unis au Canada.

ARTIGLE 2.

1. Les mandats de poste émis dans le Canada devant être payés aux Etats-Unis, devront, autant que possible, être conformes à la formule A ci-jointe, et les mandats de poste émis aux Etats-Unis devant être payés au Canada, seront, de la même manière, conformes à la formule B également ci-jointe.

2. Chaque mandat de poste sera remis à l'envoyeur, qui le transmettra à ses frais au destinataire.

3. La rédaction de tout mandat, faite à la plume, devra être en langue anglaise, en lettres romaines et en chiffres arabes, sans changement ni oblitération, et le nom du bureau d'échange par lequel l'avis est envoyé pour être certifié, devra être indiqué sur le mandat.

4. Le maximum de chaque mandat est fixé à cinquante piastres.

5. Aucun mandat ne devra contenir la fraction d'un centin.

6. Le maximum du mandat pourra être élevé de cinquante piastres à cent piastres par consentement mutuel entre les départements des postes des deux pays.

ARTICLE 3.

Le service du système des mandats de poste entre les deux pays sera exclusivement fait au moyen de un ou plusieurs bureaux d'échange, et, à cette fin, chaque administration des postes est autorisée à établir ou à abolir des bureaux d'échange, dans sa propre juridiction, mais dans l'un ou l'autre cas, un avis suffisant de cet établissement ou de cette abolition doit être préalablement donné à l'autre administration. Pour le présent, les bureaux d'échange au Canada seront les suivants, savoir :

St. Jean, N.-B.

Québec, province de Québec.	Hamilton, Ontario.
Montréal, " "	London, "
Kingston, " Ontario.	Victoria, Colombie anglaise.
Toronto, " "	Winnipeg, Manitoba.

et dans les Etats-Unis,

Bangor, Maine.	Détroit, Michigan.
St. Albans, Vermont.	St. Paul, Minnesota.
Buffalo, New-York.	Portland, Orégon.

2. Chacun de ces bureaux d'échange devra, à la fin de chaque semaine, faire en double une liste certifiée de tous les mandats émis dans le pays où il se trouve, pour être payés dans l'autre pays et dont les avis reçus des bureaux de l'intérieur auront été vérifiés et reconnus durant la semaine. Copie de chacune de ces listes devra être transmise au surintendant du système des mandats de poste à Washington, D. C., et l'autre au surintendant de la division des mandats de poste à Ontario.

3. Les susdites listes hebdomadaires, lorsqu'elles seront faites par les bureaux d'échange canadiens, devront être conformes à la formule C, et lorsqu'elles seront faites par les bureaux d'échange des Etats-Unis, à la formule D, lesquelles deux formules sont ci jointes.

4. Les listes hebdomadaires, ainsi que les inscriptions qui seront faites, devront être marquées de numéros consécutifs pendant l'année financière, commençant avec le numéro un au premier juillet, et finissant avec le dernier numéro compris dans les affaires de l'année.

5. Après la fin du trimestre terminé au 30 juin de chaque année, des listes supplémentaires pourront être envoyées, s'il en est besoin, contenant l'inscription de chaque mandat émis pendant ce trimestre dont l'avis n'aura pas été préalablement certifié.

6. S'il arrive pendant une semaine qu'aucun avis de mandat de poste n'ait été reçu à un bureau d'échange, il n'en faudra pas moins expédier une liste ; mais dans ce cas les mots " pas d'affaires " doivent être écrits en travers sur la liste.

7. Chaque département ou administration accusera promptement réception à l'autre de chaque liste reçue d'aucun bureau d'échange dans l'autre pays, et devra, aussitôt possible après sa réception, donner avis de toute erreur qu'on y aurait pu découvrir.

Article 4.

Dans l'échange des mandats de poste entre les deux pays, une piastre de l'argent canadien sera reçue comme l'équivalent d'une piastre en argent des Etats-Unis. La valeur de l'or sera l'étalon pour les deux pays.

Article 5.

1. Une commission dont le taux sera fixé par le pays d'où le mandat est expédié, sera prélevée par l'expéditeur sur chaque somme d'argent transmise en vertu de cette convention.

2. Chaque département postal communiquera à l'autre son tarif au taux de commission à être établi par lui en vertu des dispositions de cet article et toute modification qui pourra y être faite.

3. La personne ayant droit au paiement d'un mandat de poste émis en vertu de cette convention ne sera sujette, sous aucun prétexte quelconque, à aucune commission ou taxe à raison du paiement de tel mandat.

4. Chaque département postal gardera la commission payée sur les mandats émis dans les pays sous son contrôle, mais devra payer à l'autre la moitié de un pour cent du revenu total des dits mandats, et devra aussi remettre au département expéditeur la moitié d'un pour cent des montants des mandats nuls et des mandats dont le remboursement aura été autorisé.

Article 6.

1. Le paiement d'un mandat de poste émis en vertu de cette convention, ne peut être exigé qu'au bureau de poste payeur mentionné dans le mandat, mais non pas avant que ce bureau ait reçu l'avis exigé par cette convention. Mais le bureau principal de chaque pays, peut, s'il le juge à propos, faire payer un mandat de poste par un bureau autre que celui mentionné dans l'avis. Des listes de tels changements devront être envoyées au bureau principal de l'autre pays aux époques qui pourront être déterminées, de consentement mutuel, par les deux pays.

2. Chaque département se réserve le droit d'autoriser le transfert dans les limites de son territoire, au moyen de l'endossement, de la propriété de mandats émis dans les limites du territoire de l'autre département.

ARTICLE 7.

1. Les deux départements désigneront, chacun pour son compte, les bureaux de poste qui sont autorisés à émettre et à payer des mandats de poste en vertu des dispositions de cette convention.

2. Chaque département communiquera à l'autre, avant le premier jour de juillet 1880, une liste des bureaux de poste dans les limites de son territoire autorisés à émettre et à payer tels mandats, et devra notifier promptement à l'autre, d'avance, tout changement qui pourra être subséquemment fait à la dite liste.

3. La liste faite par le département aux Etats-Unis devra mentionner le comté et l'Etat, et la liste canadienne, la province et le comté où chaque bureau de mandats de poste est situé.

ARTICLE 8.

1. Un bureau de poste, dans l'un ou l'autre des deux pays, qui émet un mandat de poste payable dans l'autre, est obligé de transmettre, par la première malle après l'émission de tel mandat, par l'entremise d'un des bureaux d'échange du pays dans lequel le mandat a été émis, au bureau chargé du paiement du mandat, un avis, correspondant par le numéro, la date et le montant au mandat dont il fait partie.

2. Chaque avis doit contenir, lisiblemnt écrit à la plume, ce qui suit, savoir :

(*a*) Le nom du bureau envoyeur.

(*b*) Le nom du bureau où le paiement doit être fait, et aussi le nom de l'Etat ou du territoire, si le mandat est payable aux Etats-Unis, ou, s'il est payable au Canada, le nom de la province où le bureau est situé.

(*c*) Le montant qui doit être payé au porteur dans le pays de destination.

(*d*) Les nom et prénom ou prénoms, ou du moins les initiales de ces derniers, ainsi que la résidence de l'envoyeur et ceux du destinataire. Toutefois, lorsqu'il s'agira d'une maison de commerce, il suffira d'indiquer son nom social, et lorsqu'il s'agira d'une corporation ou autre organisation, il suffira de mentionner le nom de son gérant ou de son agent autorisé.

3. Chaque avis venant de l'un ou l'autre pays, s'il est trouvé exact, devra, pour être régulier, être timbré par l'un des bureaux d'échange du pays où il a été émis, avec la date de sa réception au dit bureau, et avec un numéro spécial correspondant au numéro sur la liste mentionnée à l'article 3 de la présente convention.

4. Les avis, après avoir été ainsi timbrés, devront être transmis par la première malle après leur réception, dans des enveloppes adressées à l'agent des postes au bureau où le paiement doit être fait. Ces enveloppes doivent être d'une forme spéciale et ne doivent servir qu'à cet usage.

5. Les avis exigés par cet article devront, s'ils sont émis au Canada, se conformer autant que possible à la formule (A 1)," et s'ils sont émis aux Etats-Unis, à la formule " B (1)," lesquelles deux formules sont ci-jointes.

ARTICLE 9.

1. A la demande du bureau payeur, un avis perdu ou qui aura été mal adressé, sera remplacé sans délai au moyen d'un double par le bureau d'échange qui aura certifié l'original, ou par son entremise. La forme de l'avis en double sera arrêtée par le département du pays dans lequel le mandat aura été émis, et ce double, pour être valable, devra porter le timbre du bureau d'échange.

2. Chaque demande d'un avis en double sera faite sur une formule conforme ou semblable à la formule " E" ci-jointe, et devra être transmise au bureau d'échange dans une enveloppe.

ARTICLE 10.

Les mandats tirés par chacun des pays sur l'autre seront sujets, quant au paiement, aux règlements qui gouvernent les paiements des mandats intérieurs dans le pays sur lequel ils auront été tirés.

ARTICLE 11.

1. Les mandats de poste émis en vertu de cette convention seront valables durant une période de douze mois après la date de leur émission.

2. Après l'expiration de ce délai, l'avis d'un mandat non payé sera renvoyé au département du pays où le mandat aura été émis, et le montant de ce mandat sera crédité à ce département et restera à sa disposition.

3. A la fin de chaque mois, chacun des deux départements transmettra à l'autre un état détaillé de tous les mandats qui, en vertu de cette convention, seront devenus nuls durant tel mois.

ARTICLE 12.

Des mandats perdus ou détruits pourront être remplacés par des doubles, lesquels devront être émis par le département du pays où le paiement doit être fait.

ARTICLE 13.

1. Un mandat, ou le double d'un mandat peut être remboursé à l'envoyeur sur présentation du mandat au bureau émetteur, mais seulement dans le cas où l'avis correspondant est en la possession de l'agent des postes émetteur. A cette fin, si l'avis a été expédié, il devra être renvoyé par le bureau payeur au bureau émetteur, à la demande de ce dernier.

2. Le département du pays où un mandat a été émis, n'autorisera donc le remboursement d'un mandat perdu, mal adressé ou détruit, que lorsque le département de destination aura renvoyé l'avis, ou aura transmis une déclaration comportant que le mandat n'a pas été payé ou ne sera pas payé s'il est présenté.

3. Le montant des mandats, dont le remboursement aura été autorisé, sera crédité au département du pays où le mandat a été émis, et à cet effet, le département du pays de destination devra faire faire et transmettre, à la fin de chaque trimestre financier, une liste détaillée des avis de tous mandats émis dans l'autre pays, dont le remboursement aura été autorisé durant le trimestre.

ARTICLE 14.

1. Avant l'expiration de six semaines après la fin de chaque trimestre financier, un compte en double devra être fait, semblable à la formule "F" ci-jointe, et transmis au département des postes des Etats-Unis par le département des postes du Canada, établissant la balance trouvée due sur les échanges de mandats durant le trimestre, copie duquel compte, après qu'il aura été dûment vérifié et reconnu, sera renvoyée au département des postes du Canada. Si cette copie vérifiée établit une balance en faveur du département des postes du Canada, celui des Etats-Unis transmettra, avec la copie vérifiée de tel compte trimestriel, une lettre de change sur Montréal, Canada, pour le montant de la dite balance, payable au département des postes du Canada. Ce dernier en accusera réception au département des postes des Etats-Unis. Si, d'un autre côté, le dit compte, après vérification et reconnaissance comme susdit, établit une balance en faveur du département des postes des Etats-Unis, sur réception de la copie certifiée du dit compte, transmettra à celui des Etats Unis une lettre de change sur New-York pour le montant de la dite balance. Le département des postes des Etats-Unis en accusera réception.

2. Si dans l'intervalle du règlement d'un compte l'un ou l'autre des départements des postes découvre qu'il doit à l'autre une balance excédant dix mille piastres, l'ad-

ministration endettée placera, sans délai, au crédit de l'autre, le montant approximatif de cette balance.

3. Les dépenses encourues pour transmission de lettres de change seront, dans tous les cas, supportées par le département des postes faisant le paiement.

4. Les paiements peuvent aussi être faits en argent ou par des traités ou des lettres de change tirées sur d'autres endroits que Montréal et New-York, d'après un arrangement mutuellement consenti par les deux pays.

ARTICLE 15.

Les mandats payés resteront en la possession du département qui les aura payés, mais chacun des deux départements consent à mettre, temporairement, à la disposition de l'autre, tout mandat payé dont le renvoi aura été demandé.

ARTICLE 16.

Les deux départements des postes peuvent, de consentement mutuel, et s'il est jugé convenable, apporter des modifications aux détails se rattachant à l'exécution des articles de cette convention, afin de mieux prévenir la fraude ou pour le meilleur fonctionnement du système international.

ARTICLE 17.

Chacun des deux départements est autorisé, dans les circonstances extraordinaires qui pourront être de nature à justifier une telle mesure, à suspendre temporairement le service des mandats de poste entre les deux pays, pourvu cependant qu'avis en soit donné immédiatement à l'autre département, au moyen du télégraphe, s'il est jugé nécessaire.

ARTICLE 18.

La présente convention prendra effet le premier jour de juillet 1880, et restera en vigueur pendant un an après la date où l'une des deux parties contractantes aura notifié à l'autre son intention de la terminer. Durant cette dernière année la convention continuera d'être pleinement et entièrement exécutée, sans préjudice au règlement et au paiement des comptes après l'expiration de l'époque en question.

Fait double et signé à Washington, le quatrième jour de juin, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent quarante-vingt, et à Ottawa, Canada, le 29 mai, en l'année de Notre Seigneur mil huit cent quatre-vingt.

D. M. KEY,
Directeur général des postes des Etats-Unis.

[Sceau du département des postes des Etats-Unis.]

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes du Cannda.

[Sceau du département des postes du Canada.]

J'approuve par les présentes la convention ci-dessus, en foi de quoi j'ai fait apposer aux présentes le sceau des Etats-Unis.

R. B. HAYES.

[Sceau des Etats-Unis.]

Par le président :

WM. M. EVARTS,
Secrétaire d'Etat.

Washington, 5 juin 1880.

TABLEAU des traversées, du nombre de passagers et des cargaisons des vapeurs de la Compagnie des Paquebots de Montréal, faisant à l'entreprise le transport des malles de Liverpool à Halifax, et d'Halifax à Liverpool, du 6 novembre 1879 au 18 avril 1880.

PAQUEBOT.	CAPITAINE.	Parti de Liverpool.	Arrivé à Halifax.	Traversée. Jours.	Traversée. Heures.	Traversée. Minutes.	Nombre de passagers.	Fret du Canada.	Parti d'Halifax.	Arrivé à Liverpool	Traversée. Jours.	Traversée. Heures.	Traversée. Minutes.	Nombre de passagers.	Barils. Alcalis.	Barils. Pommes	Fariné et fleur. Barils.	Fariné et fleur. Sacs.	Boisseaux de grain.	Barillets de beurre.	Boîtes de fromage	Divers.	Provisions.	Madriers et douves.	Total réduit en barils.	Observations.
		1879.	1879.					Tonneaux.	1879.	1879.																
Sarmatian	Aird	6 nov.	16 nov.	8	7	13	287	948	29 nov.	8 déc.	8	16	31	44												Chargement de retour pris à Baltimore.
Circassian	Wylie	13 do	23 do	9	1	45	161	791	6 déc.	15 do	8	13	58	41												do do do
Sardinian	Dutton	20 do	28 do	7	16	0	293	900	13 do	21 do	8	1	0	64												do do do
Moravian	Graham	27 do	6 déc.	8	12	30	97	865	20 do	29 do	8	13	0	58												do do do
										1880.																
Peruvian	Smith	4 déc.	13 do	7	23	55	138	1,178	27 do	4 jan.	7	17	5	21												do do do
										1880.																
Sarmatian	Aird	11 do	23 do	10	8	45	128	719	3 jan.	13 do	9	2	0	49												do do do
Prussian	Ritchie								10 do	20 do	10	3	30	62												do do do
			1880.																							
Hibernian	Archer	18 déc.	2 jan.	14	8	0	73	913																		do do do
Austrian	Richardson								17 jan.	27 jan.	9	18	0	52												do do do
Circassian	Wylie	25 déc.	— jan.																							Brisé ; malles venues par voie de New-York.
		1880.																								
Sardinian	Dutton	1er jan.	12 do	10	4	0	121	1,422	25 jan.	1er fév.	8	1	0	120												Chargement de retour pris à Baltimore.
Moravian	Graham	do 8.	18 do	8	5	0	68	908	1er fév.	9 do	8	6	0	78												do do do
Caspian	Trocks								7 do	18 do	10	16	0	65												*Vid* Saint-Jean de Terreneuve. Chargement de retour pris à Baltimore.
Circassian	Wylie	15 jan.	24 jan.	8	15	55	99	1,149	14 do	25 do	10	15	40	59												Chargement de retour pris à Baltimore.
Sarmatian	Aird	22 do	2 fév.	9	18	35	122	1,158	21 do	2 mars	9	5	55	56												do do do
Peruvian	Smith	29 do	9 do	10	18	35	107	1,170	28 do	8 do	8	3	20	29												do do do
Hibernian	Archer	5 fév.	20 do	14	4	0	99	1,233	6 mars	16 do	9	15	0	70												do do do
Sardinian	Dutton	12 do	22 do	9	7	0	128	1,614	13 do	22 do	8	18	0	47												do do do
Moravian	Graham	19 do	29 do	9	16	0	146	1,302	20 do	30 do	8	20	0	29												do do do
Nova Scotian	Richardson	26 do	10 mars	11	9	0	115	1,144	3 avril	12 avril	8	10	0	62												do do do
Polynesian	Brown	4 mars	16 do	11	8	40	220	1,561	30 mars	8 do	9	4	0	52												do do do
Sarmatian	Aird	11 do	21 do	9	17	3	247	1,270	10 avril	19 do	8	23	23	78												do do do
Circassian	Wylie	18 do	28 do	9	13	5	242	1,216	17 do	29 do	9	15	10	46												do do do
Hibernian	Archer	25 do	5 avril	11	3	0	261	1,151																		*Vid* Saint-Jean de Terreneuve. Chargement de retour pris à Baltimore.
Sardinian	Dutton	1er avril	12 do	9	17	0	458	1,179	24 avril	2 mai	8	16	0	78												Chargement de retour pris à Baltimore.
Peruvian	Smith	8 do	18 do	9	8	0	362	822	1er mai	10 do	7	22	54	89												do do do
				219	3	1	3,972	24,613			205	13	26	1,346												
Durée moyenne de la traversée à l'ouest...				8	22	30		Durée moyenne de la traversée à l'est..			9	23	3													

TABLEAU des traversées, du nombre de passagers et des cargaisons des vapeurs de la Compagnie des Paquebots de Montréal, faisant à l'entreprise le transport des malles de Liverpool à Québec, et de Québec à Liverpool, du 15 avril 1880 au 20 novembre 1880.

PAQUEBOT.	CAPITAINE.	Parti de Liverpool.	Arrivé à Québec.	Traversée. Jours.	Traversée. Heures.	Traversée. Minutes.	Nombre de passagers.	Fret. Québec.	Fret. Montréal et l'ouest.	Parti de Québec.	Arrivé à Livsrpool.	Traversée. Jours.	Traversée. Heures.	Traversée. Minutes.	Nombre de passagers.	Barils. Alcalis.	Barils. Pommes	Farine et fleur. Barils.	Farine et fleur. Sacs.	Boisseaux de grain.	Barillets de beurre.	Boîtes de fromage	Divers.	Colis de provisions.	Madriers et douves.	Total réduit en barils.	Observations.
		1880.	1880.					Ton'x.	Ton'x.	1880.	1880.																
Prussian	Ritchie	15 avril								8 mai	20 mai	12	2	30	31	150	223			55,582	306	256	56	1,408		15,098	
Polynesian	Brown	15 do	9 mai	10	8	55	910	212	1,618	15 do	24 do	9	5	15	156	347	197		3,110	72,625	245	1,321	2,594	330		21,135	Retenu 13 jours et 5 heures par la glace.
Moravian	Graham	22 do	19 do	10	9	0	877	151	1,516																		do 9 do 16 do
Sarmatian	McDougall	29 do	11 do	9	19	30	1,089	203	1,345	22 mai	1er juin	9	20	30	125	135	114		955	62,174	155	888	640	159	4,293	17,327	
Circassian	Wylie	6 mai	19 do	8	12	27	925	55	1,186	29 do	7 do	9	2	5	105	53				57,818	521	4,904	933	196	8,714	20,126	
Sardinian	Dutton	13 do	23 do	8	18	0	751	137	1,219	5 juin	16 do	8	17	1	156	67	81			83,619	1,527	8,080	590	175	6,489	24,159	
Peruvian	Smith	20 do	31 do	9	16	5	717	44	878	12 do	22 do	9	5	25	120	46				45,568	2,595	8,482	533	228		15,047	
Polynesian	Brown	27 do	7 juin	9	5	55	554	93	525	20 do	29 do	9	5	55	154			34		65,976	1,770	11,575	451	305	6,535	22,424	
Moravian	Graham	3 juin	14 do	9	12	0	647	69	910	26 do	5 juil.	9	0	0	118	84			420	53,665	2,186	5,728	154	1,687		18,169	
Sarmatian	Aird	10 do	21 do	10	6	0	588	53	1,003	3 juil.	12 do	8	23	15	129	44				57,044	1,574	6,689	664	409	577	16,895	
Circassian	Wylie	17 do	27 do	8	17	30	603	96	1,163	10 do	19 do	8	13	25	139	100				42,139	1,542	14,055	927	1,621	4,616	20,893	
Sardinian	Dutton	24 do	4 juil.	8	8	0	780	79	1,845	17 do	26 do	8	10	0	156	215			800	61,545	845	12.979	715	424		21,297	
Peruvian	Smith	1er juil.	11 do	8	9	30	523	83	1,119	24 do	2 août	8	9	5	120	50		4		22,522	2,207	13,782	1,013	1,289		15,426	
Polynesian	Brown	8 do	17 do	8	2	5	544	68	1,501	31 do	9 do	8	11	10	138	113				60,224	3,935	13,109	472	445	3,606	22,197	
Moravian	Graham	15 do	24 do	8	7	0	527	113	1,120	7 août	16 do	8	18	0	76	40	6			46,718	3,398	90	1,015	320	5,176	17,694	
Sarmatian	Aird	22 do	31 do	8	1	5	581	44	1,400	14 do	23 do	9	2	40	93		104	2		40,698	3,657	10,186	634	318	6,988	18,090	
Circassian	Wylie	29 do	7 août	8	10	32	473	56	1,450	21 do	30 do	8	22	40	91		514	1		52,308	3,525	12,705	1,378	491	6,352	22,164	
Sardinian	Dutton	5 août	15 do	8	13	0	483	62	1,498	28 do	6 sept.	8	15	0	138		1,084			45,755	4,558	6,769	735	309	11,053	22,017	
Peruvian	Smith	12 do	21 do	8	8	25	319	68	1,197	4 sept.	13 do	8	11	20	84	35	2,990			31,634	6,048	9,248	607	350		17,327	
Polynesian	Brown	19 do	29 do	8	12	55	445	181	1,411	11 do	23 do	9	7	45	122		2,280			48,345	5,881	7,566	677	500	4,130	20,931	
Moravian	Graham	26 do	6 sept.	9	19	0	447	106	910	18 do	27 do	9	0	0	88	57	2,824			36,824	6,083	5,091	578	236	2,874	17,238	
Sarmatian	Aird	2 sept.	11 do	8	14	25	440	50	1,104	25 do	4 oct.	8	20	55	103		2,868		125	34,945	5,095	8,340	878	357	1,400	18,128	
Circassian	Wylie	9 do	19 do	9	1	42	378	72	984	2 oct.	11 do	8	15	0	102	59	14,84		400	48,242	5,327	9,960	152	930	4,229	21,549	
Sardinian	Dutton	16 do	26 do	8	13	0	358	143	1,140	9 do	18 do	8	13	30	112		2,832		1	48,140	5,236	5,237	825	1,359	2,636	20,985	
Peruvian	Smith	23 do	2 oct.	8	5	5	316	93	1,036	17 do	26 do	8	23	20	123		3,280			26,491	4,872	6,446	1,018	193		15,054	
Polynesian	Brown	30 do	9 do	8	8	30	337	134	1,458	23 do	1er nov	9	3	40	106	184	5,048		2	43,578	6,251	6,127	1,063	239	417	21,787	
Moravian	Graham	7 oct.	16 do	8	10	0	255	63	1,520	30 do	8 do	9	1	0	45		6,481	3	631	20,375	9,294	6,407	699	215		18,883	
Sarmatian	Aird	14 do	23 do	7	21	55	285	42	1,147	6 nov.	16 do	8	9	45	98	14	6,801	9	200	21,996	6,796	4,084	1,532	839		19,344	
Circassian	Wylie	21 do	30 do	8	5	45	211	123	1,292	13 do	22 do	8	21	0	65		7,872	7		24 044	7,830	6,431	1,636	527	575	21,080	
Sardinian	Dutton	28 do	7 nov.	8	13	0	198	86	1,772	20 do	1er déc.	9	7	0	75	53	5,552		2	44,112	7,042	3,876	1,586	456		22,350	
Peruvian	Smith	4 nov.	14 do	9	3	50	226	100	1,578																		Pris dans les glaces à Sorel ; les malles ont été prises à Halifax par le Scandinavian.
				265	2	6	15,817	2,879	37,845			261	6	11	3,158	1,846	52,635	62	7,729	1,354,706	110,301	210,411	24,755	16,306	80,660	564,654	
Durée moyenne de la traversée à l'ouest...				8	20	4		Durée moyenne de la traversée à l'est....				9	0	12													

PARTIE I.

ETAT No. 1.

ETAT des recettes et dépenses du ministères des poste du Canada, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

RECETTES.	Montant.	DÉPENSES.	Payé par chèque à même le crédit parlementaire.	Payé par les maîtres de poste à même leurs perceptions.	Total.
	$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1879	57,865 50	Transport des malles par terre	509,266 33	766 75	510,033 08
Frais de port payés en argent sur lettres	12,483 91	do bateaux à vapeur, etc.	55,186 47	.....	55,186 47
do do journaux et revues	43,611 18	do chemins de fer	493 035 47	.....	493,035 47
do do lettres pr en route	76 69	Confection et rép. des sacs de malle et serrures.	11,198 87	29 69	11,228 56
Montant perçu par les facteurs	1,162 41		1,068,687 14	796 44	1,069,483 58
Loyers des boîtes aux lettres, tiroirs, etc	17,419 54	Appointements et allocations en passe, allocations pour loyer, combustible et éclairage; aussi escompte aux vendeurs de timbres	592,770 90	465,708 89	1,058,479 79
Timbres et cartes-poste vendus	1,573,100 89¾	Frais de route	14,828 85	.....	14,828 85
Diverses recettes	1,527 29	Mémoires de fournisseurs	61,683 55	46 25	61,729 80
	1,707,247 41¾	Loyers et taxes	6,578 46	.....	6,578 46
MOINS—Lettres mal exp. et de rebut.. $ 2,435 40¾		Papeterie, impressions et publicité	37,039 02	.....	37,039 02
Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1880 ..... 23,246 04		Combustible et éclairage	14,366 58	86 63	14,453 21
	25,681 44¾	Divers déboursés	22,316 55	1,701 88	24,018 43
Revenu net	1,681,565 97		$1,818,271 05	$468,340 09	
Balance	605,045 17				
	$2,286,611 14				$2,286,611 14

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes

H. A. WICKSTEED,
Comptable

ÉTAT No. 1, A.

ETAT des recettes et dépenses du ministère des postes du Canada, dans la province de l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

RECETTES.	Montant.	DÉPENSES.	Montant.	Total.
	$ cts.	Etat :	$ cts.	$ cts.
Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1879	23,322 99	2 A. Transport des malles par terre	198,674 30	
Frais de port payés en argent sur lettres	6,800 85	do do bateaux à vapeur, etc	5,089 74	
do do journaux et revues	24,104 73	do do chemins de fer	261.782 04	
do do lettres prises en route	49 54	Conf. et racom. de sacs de malle et serrures	5,697 06	
Montant perçu par les facteurs	769 13			470,643 14
Loyers des boîtes aux lettres, tiroirs, etc	5,965 27	3 A. A. Appointements	527,395 68	
Timbres et cartes-poste vendus	946,748 37¼	B. Allocations pour expéditions en passe.	19,297 50	
Diverses recettes (y compris $349.77 reçu au ministère)	824 90	C. Alloc. pour loyers, comb. et éclairage.	16,712 99	
	1,008,585 78¼	D. Escompte aux vendeurs de timb.-poste	10,478 73	
				573,884 90
MOINS—Lettres mal expédiées et de rebut $1,074 97¼		4 A. A. Frais de route	8,177 83	
A déduire, balances dues aux maîtres de poste, 30 juin 1880 547 03		B. Mémoires de fournisseurs	35,554 67	
	527 94¼	C. Loyers et taxes	496 16	
Revenu net	1,008,057 84	D. Papeterie, impressions et publicité	21,348 59	
Balance	121,543 79	E. Combustible et éclairage	6,058 43	
		F. Divers déboursés	13,437 88	
				85,073 59
	$1,129,601 63			$1,129,601 63

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ÉTAT No. 1, B.

ÉTAT des recettes et dépenses du ministère des postes du Canada, dans la province de Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Recettes.		Montant.	Dépenses.		Montant.	Total.
		$ cts.	Etat :		$ cts.	$ cts.
Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1880		22,939 12	2 B.	Transport des malles par terre	114,575 83	
Frais de port payés en argent sur lettres		2,950 83		do do bateaux à vapeur, etc.	7,322 30	
do do journaux et revues		14,623 79		do do chemins de fer	141,388 74	
do do lettres prises en route		15 97		Conf. et racom. de sacs de malle et serrures	2,863 21	266,150 08
Montant perçu par les facteurs		.....	3 B.	A. Appointements	256,263 63	
Loyers des boîtes aux lettres, tiroirs, etc		6,430 57		B. Allocations pour expéditions en passe.	6,128 16	
Timbres et cartes-poste vendus		337,854 83½		C. Alloc. pour loyers, comb. et éclairage	2,210 11	
Diverses recettes (y compris $390.56 reçus au ministère)		642 89		D. Escomptes aux vendeurs de timb.-poste	5,159 89	269,761 79
Moins—Lettres mal expédiées et de rebut	$ 653 55½	385,458 00½	4 B.	A. Frais de route	4,486 02	
Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1880	9,906 32			B. Mémoires de fournisseurs	14,556 31	
		10,559 87½		C. Loyers et taxes	3,083 30	
Revenu net		374,898 13		D. Papeterie, impressions et publicité	8,283 23	
Balance		200,761 78		E. Combustible et éclairage	3,310 77	
				F. Divers déboursés	6,028 41	39,748 04
		$575,659 91				$575,659 91

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. WICKSTEED,
Comptable.

ÉTAT No 1, C.

ETAT des recettes et dépenses du ministère des postes du Canada, dans la province de la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

RECETTES.	Montant.	DÉPENSES.	Montant.	Total.
	$ cts.	Etat :	$ cts.	$ cts.
Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1879	5,916 12	2 C. Transport des malles par terre	101,851 11	
Frais de port payés en argent sur lettres	1,438 26	2 C. do do bat. à vapeur, etc	6,964 43	
do do journaux et revues	1,959 11	2 C. do do chemins de fer	27,220 54	
do do lettres prises en route	10 00	2 C. Conf. et racom. de sacs de malle et serr.	1,589 97	
Montant perçu par les facteurs				137,626 05
Loyers des boîtes aux lettres et tiroirs, etc	1,478 69	3 C. A. Appointements	88,354 51	
Timbres et cartes-poste vendus	126,347 16	3 C. B. Allocations pour expéd. en passe	2,310 00	
Diverses recettes		3 C. C. Alloc. pour loyer, combust. et éclair.	2,320 00	
		3 C. D. Escompte aux vend. de timbres-poste	1,002 22	
	137,149 34			93,986 73
MOINS—Lettres mal expédiées et de rebut $ 400 29		4 C. A. Frais de route	782 32	
Balances dues par les maîtres de p., 30 juin 1880. 9,366 02		4 C. B. Mémoires de fournisseurs	4,510 71	
	9,766 31	4 C. C. Loyers et taxes		
		4 C. D. Papeterie, impressions et annonces	3,301 39	
Revenu net	127,383 03	4 C. E. Combustible et éclairage	2,455 55	
Balance	116,591 34	4 C. F. Divers déboursés	1,311 62	
				12,361 59
	$243,974 37			$243,974 37

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No 1, D.

ETAT des recettes et dépenses du ministère des postes du Canada, dans la province du Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

RECETTES.	Montant.
	$ cts.
Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1879	4,497 97
Frais de port payés en argent sur lettres	734 81
do do journaux et revues	1,865 76
do do lettres prises en route	.....
Montant perçu par les facteurs	393 28
Loyers des boîtes aux lettres, tiroirs, etc	721 12
Timbres et cartes-poste vendus	99,571 46
Diverses recettes	38 00
	107,822 40
MOINS—Lettres mal expédiées et de rebut $ 204 66	
Bal. dues par les maîtres de poste, 30 juin 1880.. 4,360 96	
	4,565 62
Revenu net	103,256 78
Balance	94,458 58
	$197,715 36

DÉPENSES.		Montant.	Total.
Etat :		$ cts.	$ cts.
2 D.	Transport des malles par terre	42,044 97	
	do do bat. à vap., etc.	7,350 00	
	do do chemins de fer	50,575 51	
	Conf. et racom. de sacs de malle et serr	896 56	
			100,867 04
3 D.	A. Appointements	79,167 40	
	B. Allocations pour expédition en passe	2,287 83	
	C. do pour loyer, comb. et éclair	1,330 00	
	D. Escompte aux vend. de timbres-poste	986 31	
			83,771 54
4 D.	A. Frais de route	645 22	
	B. Mémoires de fournisseurs	3,920 37	
	C. Loyers et taxes	2,925 00	
	D. Papeterie, impressions et annonces	2,642 16	
	E. Combustible et éclairage	1,115 03	
	F. Divers déboursés	1,829 00	
			13,076 78
			$197,715 36

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ÉTAT No. 1, E.

ETAT des recettes et dépenses du ministère des postes du Canada, dans la province du Manitoba, (y compris Kéwatin et les Territoires du Nord-Ouest,) pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Recettes.	Montant.	Dépenses.	Montant.	Total.
	$ cts.	Etat:	$ cts.	$ cts.
Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1879	253 17	3 E. Transport des malles par terre	21,973 06	
Frais de port payés en argent sur lettres	207 46	3 E. do do bateaux à vapeur	.....	
do do journaux et revues	344 45	3 E. do do chemins de fer	1,988 64	
do do lettres prises en route	0 01	3 E. Conf. et racom. des sacs de malle et serrur.	428 51	
Montant perçu par les facteurs	.....			24,390 21
Loyers des boîtes aux lettres et tiroirs	519 89	3 E. A. Appointements	9,540 04	
Timbres et cartes-poste vendus	26,381 70½	3 E. B. Allocations pour expéditions en passe	165 00	
Diverses recettes	.....	3 E. C. do pour loyer, comb. et éclair.	155 00	
	27,706 6¾	3 E. D. Escompte aux vend. de timbres-poste	145 95	
				10,005 99
Moins—Lettres mal expédiées et de rebut $ 49 21½		4 E. A. Frais de route	614 25	
Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin '80 222 33		4 E. B. Mémoires de fournisseurs	1,470 15	
	271 54½	4 E. C. Loyers et taxes	53 00	
Revenu net	27,435 14	4 E. D. Papeterie, impressions et annonces	583 53	
Balance	10,733 06	4 E. E. Combustible et éclairage	453 00	
		4 E. F. Divers déboursés	598 07	
				3,772 00
	$38,168 20			$38,168 20

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ÉTAT No. 1, F

ETAT des recettes et dépenses du ministère des postes du Canada, dans la province de la Colombie-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Recettes.	Montant.	Dépenses.	Montant.	Total.
	$ cts.	Etat :	$ cts.	$ cts.
Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1879	521 91	2 F. Transport des malles par terre	*19,058 44	
Frais de port payés en argent sur lettres	170 99	do do bateaux à vapeur	15,870 00	
do do journaux et revues	141 85	do do chemins de fer	.....	
do do lettres prises en route	1 17	Con. et racom. des sacs de malle et serrures	.....	34,928 44
Montant perçu par les facteurs	.....	3 F. A. Appointements	10,750 66	
Loyers des boîtes aux lettres et tiroirs	1,541 25	B. Allocations pour expéditions en passe.	162 50	
Timbres et cartes-poste vendus	15,994 17½	C. do pour loyer, comb. et éclair.	140 00	
Diverses recettes	17 00	D. Escompte aux vend. de timbres-poste	33 90	11,087 06
	18,388 34½	4 F. A. Frais de route	31 00	
Moins—Lettres mal expédiées et de rebut $ 20 80½		B. Mémoires de fournisseurs	799 04	
Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin '80 181 28		C. Loyers et taxes	15 00	
	202 08½	D. Papeterie, impressions et annonces	376 92	
Revenu net	18,186 26	E. Combustible et éclairage	331 58	
Balance	29,529 47	F. Divers déboursés	146 69	1,700 23
	$47,715 73			$47,715 73

* En conséquence d'un changement dans la préparation des comptes, ce montant comprend le paiement entier de trois trimestres, et une partie du quatrième trimestre.

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable

ÉTAT No. 1, G.

ETAT des recettes et dépenses du ministère des postes du Canada, dans la province de l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Recettes.	Montant.	Dépenses	Montant.	Total.
	$ cts.	Etat:	$ cts.	$ cts.
Balances dues par les maîtres de poste, 30 juin 1879	414 22	2 G. Transport des malles par terre	11,855 37	
Frais de port payé en argent sur lettres	180 71	do bat. à vap., etc	12,590 00	
do do journaux et revues	571 49	do chemins de fer	10,080 00	
do do lettres prises en route		Confect. et rép. des sacs de malle et serr.	353 25	34,878 62
Montant perçu par les facteurs		3 G. A. Appointements	14,836 28	
Loyer des boîtes aux lettres, tiroirs, etc.	762 75	B. Allocations en passe	1,003 00	
Timbres et cartes-poste vendus	20,203 19	C. do pour loyer, comb. et éclair.	120 00	
Diverses recettes	4 50	D. do escompte aux vend. de timb.	22 50	15,981 78
	22,136 86	4 G. A. Frais de route	92 18	
Ajoutez—Bal. dues aux maîtres de poste, 30 juin '80. $243 84		B. Mémoires de fournisseurs	918 55	
Moins—Lettres mal expédiées et de rebut 31 91	211 93	C. Loyers et taxes	6 00	
Revenu net	22,348 79	D. Papeterie, impressions et publicité	503 20	
Balance	31,427 15	E. Combustible et éclairage	728 85	
		F. Divers déboursés	666 76	2,915 54
	$53,775 94			$53,775 94

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE L'ONTARIO.

Etat No 2, A.

Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Aberarder et stat. de ch. de fer..	J. Cairns.....	A pied ou en voit	½	3	12 mois.....	26 00
Aberdour et stat. de ch. de fer...	G. Christie.....	Facultatif	¼	6	12 do	62 40
Aberfeldy et Aughrim..... ...	B. Holmes	do	2	3	12 do	23 00
Acton et Knatchbull	W. Langrill.....	do	5	2	12 do	75 00
Acton et Speyside.....	R. McPherson....	do	5	2	12 do	75 00
Adare et Centralia.....	W. McNamee	do	2½	3	3 do	18 75
Addison et station de ch. de fer.	E. S. Wiltse	En voiture.....	7	6	6 do (jusq 30 sept. '79)	62 50
do do ...	A. Taplin.....	do	7	6	6 dep. do	79 50
Adelaide et Strathroy	J. Freele...	do	7	6	12 mois.....	169 00
Adolphustown et Napanee...	J. H. Roblin.....	do	24¾	6	12 do	537 35
Agincourt Station et L'Amaroux	W. Nash	Cheval ou voit...	4	3	12 do	100 00
Ahmic Lake et Spence.....	J. McCartney.....	Facultatif.....	9	1	12 do	40 00
Ailsa Craig et Denfield.....	C. Langford	do	6	6	2 mois 13 j.	25 00
Albert et Marysville.....	W. McMurray....	do	9½	3	12 mois.....	150 00
Alberton et Lynden.....	H. S. Lowden....	do	7	6	12 do	244 00
Albion, Castlederg et Mount Wolfe	T. Robb	do	6 et 12	3	12 do	205 25
Albion et Macville.....	G. Taylor.....	do	3	3	12 do	95 00
Albion et station de ch. de fer...	R. H. Booth.....	Cheval ou voit...	½	24	12 do	100 00
Albury et Rednersville.....	J Rose	do ...	4	3	12 do	48 52
Aldboro' et Rodney.....	J. Hawkins.....	do ..	6	6	12 do	195 00
Aldershot et Waterdown...	A. Baker..	A cheval..	2½	12	12 do	197 00
Alexandria et Athol.....	P. A. Fisher.....	do	25	6	12 do	449 00
Alfred et L'Orignal	W. Johnston.....	Facultatif.....	15½	3	12 do	145 00
Algonquin et Maitland.....	W. L. McKenzie.	Cheval ou voit ..	6	2	12 do	70 00
Allanburg et stat. de ch. de fer.	J. Waters.	A pied.....	½	12	12 do	93 88
Allandale et Holly..	J. Brown.	do	3½	6	9 do (jusq. 31 déc. '79).	112 50
do do	W. H. Crosby....	do	3½	6	3 dep. do	37 50
Allandale et Painswick...	W. J. Coulter....	Cheval ou voit..	3½	6 et 3	12 mois.....	118 66
Allandale et stat. de ch. de fer..	M. J. Hamlin.....	A pied.....	⅛	24	12 do	75 00
Allan Park et Hampden...	H. Byers...	Facultatif.....	5	2	12 do	45 00
Allenford et Skipness	D. Reid	Cheval ou voit...	4	1	12 do	33 00
Allenwood et Elmvale....	J. Harvey	Facultatif....	6	1 et 2	12 do	52 57
Alliance et Strathburne...	J. Smith	En voiture.....	3½	3	5 mois 6 jrs.	29 56
Alliston et Elmgrove.....	J. Berridge,.....	Cheval ou voit...	14	6	12 mois.....	275 00
Alliston et station de ch. de fer.	do	do. ..	½	12	12 do	75 00
Alliston et Rosemont.....	J. Henderson.....	Facultatif.....	8	6	12 do	294 00
Alloa et Edmonton.	R. Campbell.....	do	3	3	12 do	36 00
Alma et station de ch. de fer. ...	J. Johnston.	do	½	12	12 do	83 00
Alma et Winfield.....	T. Howes.....	Cheval ou voit...	8	3	12 do	120 00
Almonte et Clandeboye...	H. Kennedy.	do ...	12	3	12 do	196 00
Almonte et Clayton.....	E. Blair	En voiture.....	13	6	12 do	275 00
Almonte et station de ch. de fer.	E. Dowdall	Facultatif.....	¼	24	12 do	125 60
Alport et Bracebridge.....	W. H. Taylor.....	En voiture.....	4	2	Partie d. saisons '78-'79 et '79-'80 ...	32 00

7—2*

ETAT No 2, A.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Alton et Cataract	J. Dwyer	En voiture	3	6	3 mois (jusq 30 juin '79)	35 00
do do	A. McLean	do	3	6	9 dep. do	112 50
Alton et Marsville	J. Hanna	do	15	6	12 mois	462 50
Alton et station de ch. de fer	W. S. Stevens	Facultatif	1	12	12 (m.l'am.)	69 00
Alvinston et stat. de ch. de fer	J. W. Brannan	En voiture	½	12	12 mois	50 00
Amaranth Station et station de chemin de fer	A. Lamb	Cheval ou voit	⅓	6	12 do	40 00
Amberley et Lochalsh	J. McLennan	do	4	2	12 do	40 00
Amberley et Lurgan	J. McCrindle	Facultatif	4	3	12 do	80 00
Ambleside et Wroxeter	M. Walsh	Cheval ou voit	10	6	9 do (jusq. 31 déc. '79)	165 00
do do	P. O. Malley	do	10½	6	3 dep. do	61 25
Ameliasburg et Belleville	J. S. Tice	Facultatif	11½	6	12 mois	400 00
Ameliasburg et Hillier	do	Cheval ou voit	14	3	12 do	190 00
Amherstburg et Oxley	A. Elliott	do	20	6	12 do	373 00
Amherstburg et station de chemin de fer	A. Wilcox	En voiture	1	12 et 18	12 do	225 30
Amherstburg, Windsor, etc	A. M. McKay	do	18	6 et 3	12 do	435 40
Amiens et Lobo	J. Adams	do	11	3	12 do	120 60
Amigari et station de ch. de fer	L. Petrie	Facultatif	1/16	12	7 do	29 16
Ancaster et Hamilton	S. D. Lawder	En voiture	7	12	12 do	225 00
Anderson et Granton	J. Anderson	Cheval ou voit	15	2	12 do	195 00
Angus et station de ch. de fer	J. R. Brown	Facultatif	1/12	12	12 do	24 00
Ansonia et Rivière Thessalon	S. Marks	do	8	1	3 do	13 00
Anton Mills et station de chemin de fer	J. McLaughlin	do	1/16	6	7 mois 20 jrs.	23 42
Appin et Glen Willow	A. Moore	do	5	2	12 mois	60 00
Appin et Mayfair	J. Dalton	Cheval ou voit	3¾	3	12 do	75 00
Appleby et station de ch. de fer	J. Prescott	Facultatif	¾	6	12 do	81 12
Appleton et station de ch. de fer	W. Young	Cheval ou voit	3½	12	12 do	148 00
Apsley et Cheddar	T. Eastland	do	20	1	12 do	140 00
Apsley et Peterboro'	do	do	40	3	12 do	480 00
Apto et Craighurst	H. O'Neill	Facultatif	5	6	4 mois 12 jrs.	45 17
Apto et Phelpston Station	do	do	6	6	4 mois 12 jrs. (j.31 déc.'79)	58 28
do do	P. Gallagher	do	6	6	9 mois (jus.	36 25
Arden et Tamworth	G. Boomhower	Cheval ou voit	20	2	31 dec. '79).. 3 dep. do	96 00
do do	J. Babcock	do	20	2	3 dep. do	24 50
Ardtrea et Orillia	W. Blair	do	8¾	2	12 mois	145 00
Argyle et station de ch. de fer	D. Mitchell	Facultatif	⅛	6	12 do	60 00
Arkona et Keyser	T. Dowden	Cheval ou voit	5½	2	12 do	45 00
Arkona et Thedford	W. McAuslan	En voiture	7½	6	12 do	70 00
Arkona et Watford	A. Cutler	do	24	6	12 do	195 00
Armadale et Unionville	W. Weatherill	Facultatif	5¼	3	12 do	110 00
Armow et Kincardine	J. Shewfelt	do	11	2	12 do	75 00
Armstrong's Mills et Guelph	R. S. Armstrong	Cheval ou voit	8	2	12 do	50 00
Arnott et station de ch. de fer	W. G. Murray	Facultatif	⅛	12	12 do	52 00
Arnprior et Fitzroy Harbor	L. Brunette	En voiture	12	6	12 do	270 00
Arnprior et station de ch. de fer	C. Tierney	do	½	24	12 do	100 48
Arnprior et White Lake	D. Dashna	do	20	3	12 do	245 00
Aros et Victoria Road	C. MacInness	Facultatif	3½	2	12 do	70 00
Arthur et Fergus	R. B. Coulson	En voiture	12	6	12 do	237 00
Arthur et Monk	J. Jackson	A pied ou en voit	12½	2	12 do	98 00
Arthur et station de ch. de fer	C. C. Green	Facultatif	1	24 et 12	12 do	63 80
Arva et Ballymote	F. Bernard	Cheval ou voit	8½	2	6 do (jusq. 30 sept. '79).	32 83

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en miles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Arva et Union Hill	F. Bernard	Falcutatif	11½	2	6 mois jusq. 30 sept. 1879	44 50
Arva et Vanneck	W. Bernard	Cheval ou voit.	12	3	12 mois	153 32
Ashburnham et Peterboro'	C. Billings	do	½	12	6 mois 19 jrs.	27 58
Ashdad et Bagot	J. Hartney	do	6	1	6 mois	15 00
Ashdown et Turtle Lake	A. Ross	do	6½	1	12 do	50 00
Ashdown et West Grove	J. West	do	5	1	12 do	40 00
Ashgrove et Georgetown	E. Nixon	do	3¾	6	12 do	195 00
Ashley et station de ch. de fer	G. Follis	Facultatif	1¼	3	12 do	50 00
Ashton et Prospect	W. Burrows	do	11	3	12 do	219 00
Ashton et station de ch. de fer.	D. Robertson	Cheval ou voit.	2	6	12 do	76 00
Askin et London	G. Shaw	do	1	6	12 do	78 00
Aspdin et Stanleydale	E. Aspdin	do	7	1	12 do	56 00
Aspdin et Utterson	T. W. Aspdin	Facultatif	7¾	2	9 do (jus. 31 déc. '79.)	56 25
do do	J. Aspdin	do	7¾	2	3 dep. do	28 00
Atherley et Fawn	B. Hopkins	do	4	2	12 mois	38 00
Atherley et station de ch. de fer	C. E. Hewitt	do	1	6	12 do	80 00
Atherley et Sebright	E. Herring	Cheval ou voit.	14	2	3 do (jus 30 juin 1879)	45 00
do do	A. Snider	do	14	2	9 dep. do	112 50
Atherton et Delhi	H. W. Cook	do	3	2	12 mois	25 00
Athlone et Tottenham	M. J. Casserly	Facultatif	15	6	12 do	239 00
Athol et Kerry	J. Campbell	Cheval ou voit.	4	3	3 do (jus. 30 juin '79)	22 25
do do	K. McRae	do	4	3	9 dep. do	59 25
Attercliff Station et Dunnville	N. Hodges	.....	.....	.....	Voy. spécial	4 25
Attercliff Station et station de chemin de fer	J. Thompson	Facultatif	⅛	6	9 mois 22 jrs.	20 26
Auburn, Carlow et Fordyce	J. Willard	do	5½ et 8	6 et 3	12 mois	229 00
Aughrim et Bothwell	A. T. Augustine	do	9	6	12 do	200 00
Aultsville et East Williamsburg	C. Wells	En voiture	2½	6	12 do	65 50
Aultsville et Gallingertown	J. Jackson	Cheval ou voit.	5	2	3 do jus 30 juin '79)	15 00
do do	G. H. Gallinger	do	5	2	9 dep. do	37 50
Aurora et station de ch. de fer	D. W. Doan	A pied ou en voit	¼	24	12 mois	100 00
Aurora et Schomburg	H. Isaacs	En voiture	15	6	12 do	400 00
Aurora et White Rose	J. Lloyd	do	4	2	12 do	90 00
Avening et stat. de ch de fer	J. Pringle	Facultatif	⅜	12	6 do	25 00
Avon et Ingersoll	A. M. McKay	En voiture	11	6	3 do (jus. 30 juin '79)	84 50
do do	E. Harris	do	11	6	9 dep. do	221 25
Aylmer et Dorchester Station	R. C. Wright	do	20½	6	12 mois	450 00
Aylmer et Grovesend, etc.	H. M. Lyon	do	10 et 13	2 et 3	12 do	182 40
Aylmer et Kingsmill	F. Hunter	do	4½	6	3 do	50 00
Aylmer et Port Bruce	W. H. Wannacott	do	9	3	3 do	45 00
Aylmer et station de ch. de fer	S. Pierce	do	¾	12	12 do	78 40
Ayr et Galt	W. Hilborn	Facultatif	12	6	12 do	290 00
Ayr et Paris Station	W. et T. Gammage, cautions	do	7	6	3 do (jus. 30 juin '79)	49 75
do do	W. Hilborn	do	7	6	9 dep. do	130 50
Ayton et Clifford	T. Davis	Cheval ou voit.	9	6	11 m. l'a (jus. 29 fév. '80)	255 00
do do	J. Feather	do	9	6	1 dep. do (m. l'am.)	21 75

7—2½*

ETAT No. 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en miles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Baden et Wellesley	J. Wilhelm	En voiture	9	6	12 mois	316 25
Badgeros et Shrigley	G. Sandilands	Cheval ou voit.	2½	2	12 do	30 00
Bagot et Burnstown	J. E. Halliday	En voiture	5	3	12 do	68 00
Bagot et High Falls	T. Dillon	Facultatif	13et			
Bailliebor', Bewdley et Millbrook	J. Jewison	Cheval ou voit.	17 4et7	1et3 2et6	12 do 12 do	84 11 204 48
Bala et Gravenhurst	J. Board	Facultatif	18	2	Part. des saisons '78-'79 et '79-'80	132 00
Bala et Port Carling	N. Orchard	do	12	2	12 mois	225 75
Balderson et Playfair	A. W. Playfair	Cheval ou voit.	6	3	12 do	94 00
Baldwin et stat. de ch. de fer	T. H. Morton	Facultatif	¼	12	2 do	5 00
Ballantrae et stat. de ch. de fer	R. Hill	do	¼	12	12 do	60 00
Ballantyne's Station et station de chemin de fer	J. Heysop	A pied	½	2	12 do	26 25
Ballycroy, Connor et Palgrave Station	R. Gower	Facultatif	4½et 3	3et6	12 do	195 00
Balsam Lake et Victoria Road	J. Cunningham	do	4	2	10 do	50 00
Baltimore et Cobourg	G. Kelly	Cheval ou voit.	5	3	12 do	70 00
Bamberg et Sainte-Agathe	F. Walter	do	5½	2	3 do (jus. 30 juin '79)	15 00
do do	A. Starr	do	5½	2	9 dep. do	45 00
Banda et Glencairn Station	J. Hood	Facultatif	2½	6	6 mois	50 00
Banda et Stayner	W. Morrow	A cheval	13	6	6 do	200 00
Banks et Collingwood	W. Johnson	Facultatif	8	1	12 do	52 00
Barclay et Cambray Station	J. S. Crewess	do	3	3	9 do	41 25
Bardsville et Falkenburg	M. Moore	do	6	1	Saison 1879	26 40
Bark Lake et Rockingham	J. Donaldson	Cheval ou voit.	21	1et2	12 mois	149 00
Barkway et Gravenhurst	J. T. May	Facultatif	12	1	12 do	35 00
Barrett et Commanda Creek	J. Crokery	do	9	1	9 do	57 50
Barrie et Fergusonvale	W. H. Crosby	Cheval ou voit.	43	3	4 mois 10 jrs.	141 11
Barrie et Hillsdale	J. Holmes	Facultatif	15	6	1 mo. 21 jrs. (jus. 30 sept. 1879)	110 59
do do	C. Waugh	do	15	6	6 dep. do	148 50
Barrie et Midhurst	W. H. Crosby	do	5	3	4 mois 21 jrs. (jus. 31 déc. 1879)	45 46
do do	A. Fraser	do	6	3	3 dep. do	23 25
Barrie et Penetanguishene	J. Holmes	En voiture	32	6	4 mois 10 jrs.	288 41
Barrie et station de chemin de fer de H. et N. O.	W. H. Crosby	Cheval ou voit.	½	12	12 mois (m. l'am.)	42 96
Barrie et stat. de ch. de f. du N.	do	do	¼	42et 48	12 mois	112 55
Barriefield et Kingston	J. Ryan	Facultatif	1½	6	12 do	50 00
Bath et Conway	W. Aylesworth	En voiture	12	6	6 do	175 00
Bath et station de ch. de fer	do	do	3½	12	12 do	180 00
Bath et Stella	A. McMullen	Facultatif	7	3	9 do (jus. 31 déc. 1879)	105 00
do	A. Stevenson	do	7	3	3 dep. do	37 25
Batteau et station de ch. de fer	W. Bourchier	do	1/16	12	9 mois	23 46
Battersea et Kingston	J. Holder	do	16	3	12 do	187 48
Bayfield et Seaforth	E. Elliott	En voiture	15	6	12 do	324 00
Bayham et Ingersoll	C. Cook	do	20	6	12 do	495 00
Baysville et Bracebridge	J. Langdon	Cheval ou voit.	16	2	12 do	194 00
Baysville et Dorset	G. A. Phillips	Facultatif	18	1	6 do	26 00
Baysville, Dwight et Grassmere	J. C. Huckins	do	19et 7½	1	9 do	39 03

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport de malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Periode.	Montant.
						$ cts.
Baysville et Menomonee	J. Williams	Cheval ou voit.	5	1	12 mois	40 00
Bayview et Morley	J. Lemon	Facultatif	7 et			
Beachburg et Gower Point	T. M. Carswell, fils	Cheval ou voit.	11½	1	12 do	74 58
Beachburg et Westmeath	T. Cecire	do	9	2	12 do	110 00
Beachville et Embro	J. Eisinger et cautions	do	7	6	12 do	156 49
Beamsville et Campden	J. H. McComb	do	6	6	12 do	158 00
do do	J. B. Groble	do	5	6	9 do (jns. 31 déc. 1879)	77 07
Beatrice et Windermere	F. Richardson	do	5½	6	3 dep. do	37 50
Beaver et St. Eugène	R. Brassard	do	27	3	6 mois	88 80
Beaverton et stat. de ch. de fer	J. Cameron	Facultatif	6	1	1 do	2 50
Bedford Mills et Newboro'	J. P. Tett	Cheval ou voit.	½	12	12 do	45 00
Beechwood et Seaforth	J. Reedy	Facultatif	6	3	9 do	52 50
Beeton et station de ch. de fer	J. McClain	do	6½	2	12 do	69 00
do do	W. Kirton	do	¾	12	3 do (jns. 30 juin 1879)	25 00
Beggsboro' et Stanleydale	J. McAdie, fils	do	¾	12et 18	9 dep. do	59 10
Belfast et Lanes	W. Phillips	do	20	1	12 mois	101 00
Belfast et Ste. Hélène	do	do	4 et 11	2	12 do	45 00
Belfountain et Erin	N. Herring	do	2¼	6	12 do	100 00
Belgrave et Marnock	P. Porterfield	do	3½	3	12 do	80 00
Belgrave et station de ch. de fer	D Barkley	do	3¼	3	12 do	60 00
Belleville et Bridgewater	J. Campbell	Voiture	½	12	12 do	140 00
Belleville et Madoc	E. Cameron	do	30	6	12 do	480 00
do do	S. Sargent	do	26	6	6 do (jns. 30 sept. '79)	175 00
Belleville et station de ch. de fer	Lake et Jenkins	do	26	6	6 dep. do	287 00
Belleville et Sidney Crossing	W. R. Vanderveort	Cheval ou voit.	⅛	12	1 mo. 21 jrs.	13 50
Belleville et Stirling	H. S. Ferguson	Voiture	6½	2	12 mois	80 00
Bell Ewart et station de Lefroy	E. V. Hanmer	A pied	16	6	12 do	225 00
Belmont et London	R. Waggoner	Cheval ou voit.	1	12	12 do	100 00
do do	G. Davidson	do	13	6	3 do (jns. 30 juin 1879)	148 00
Belton et station de ch. de fer	J. Morden	A pied	13	6	9 dep. do	202 50
Belton et St. Ives	H. Powell	Facultatif	65 vgs	6	12 mois	15 00
Ben Lomond et Woburn	W. Forfar	do	6	3	12 do	77 92
Benmiller et Goderich	J. Miller	A cheval	2	6	12 do	50 00
Bensfort et South Monaghan	A. Galloway	Cheval ou voit.	6	2	12 do	80 00
Berkley et station de ch. de fer	G. Fleming	Facultatif	5	3	12 do	70 00
Berlin et Cross Hill	J. T. Wilford	Voiture	½	6	12 do	60 00
Berlin et Glen Allan	T. Hunt	do	16½	6	12 do	425 00
Berlin et West Montrose	A. Michener	do	22	6	12 do	497 00
Bethany et Lifford	W. Davis, fils	Cheval ou voit.	14½	6	12 do	368 00
Bethany et station de ch. de fer	D. Rowan	do	30	6	12 do	386 00
Bexley et Victoria Road	J. Belfry	Facultatif	1/16	24	12 do	75 00
Billings' Bridge et Ottawa	J. Donaldson	do	6	3	12 do	110 00
Binbrook et Glanford Station	R. Wickett	Cheval ou voit.	3	6	12 do	96 00
Binbrook et Rentonville Station	do	Facultatif	5	6	6 do	72 00
Birkhall et Brigden	F. McKenzie	A chev. ou à p.	5	6	6 do	72 00
Birr et Devizes	W. S. Hodgins	do	1¾	3	6 do	22 50
			10½	2	12 do	125 00

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Bishop's Mills et Oxford Mills.....	W. McLalland...	Cheval ou voit..	8	3	7 mois (jusq 31 oct. 1879)	83 41
do do	J. Crozier	do ..	8	3	5 dep. do ..	48 33
Blackbank et Honeywood	R. G. Newell	A cheval.....	3½	2	12 mois.....	50 00
Blackburn et Rock Village.....	J. Hudson	do	5	1	12 do	30 00
Black Creek et station de chemin de fer.....	J. H. Allen	Facultatif.....	¼	12	12 do	18 00
Black Heath et York.....	J. Blain.....	do	5½	2	12 do	75 00
Black's Corners et Whittington	S. Black.....	do	5½	1	12 do	35 00
Blessington et Shannonville.....	C. Earle	Cheval ou voit...	11½	3	12 do	180 00
Bloomingdale et Freiburg.....	F. Rombach	do ..	2½	6	5 do	52 08
Bloomingdale et New Germany	do	do ..	3½	6	5 do (jus. 31 jan. 1880)	72 91
Bloomingdale et New Germany	G. Zinga.....	do ..	3½	6	2 dep. do .	29 16
Bluevale et station de ch. de fer	J. McCullough ..	Facultatif.....	⅞	12	3 mois (jusq. 30 juin 1879)	18 50
do do ...	W. Ross.....	do	⅞	12	9 dep. do .. (m. amende).	73 00
Blythe et station de ch. de fer...	R. Sellars.	do	½	12	12 mois.....	75 00
Blythe et Sunshine.	R. Crittenden....	Cheval ou voit...	10	1	12 do	46 48
Bobcaygeon et Fenelon Falls.....	J. Simpson	Facultatif.....	11	6	12 do	285 00
Bobcaygeon et Peterboro'	E. Bottum	Voiture.	22	6	12 do	600 00
Bobcaygeon et Silver Lake.....	D. Hunter	Facultatif.....	9	1	6 do	25 00
Bogart et Chapman...	W. Rodgers.....	do	7	2	6 mois (jusq. 30 sept. 1879)	36 50
do do	P Lusk	do	7	2	6 dep. do ..	29 00
Bognor et Woodford.....	W. D. Rorke	A pied ou en voit	6	2	12 mois.....	40 00
Bolingbrook et Glen Tay.....	S. Hanna..... .	Cheval ou voit..	17	1	12 do	75 00
Bolsover et Dartmoor	J. Dunn	do ..	17	1	12 do	51 48
Bolsover et Portage Road Station	D. Munro	do .	4	6	12 do	131 44
Bonnechère et Tramore....	D. McDonald.....	A pied ou en voit	10	1 et 2	12 do	65 00
Bornholm et Brodhagen	M Detwiler..	Cheval ou voit..	4	3	12 do	75 00
Bornish et Sable.	A. McDonald.....	Voiture.	3	3	12 do	45 00
Boskung et Minden	J. Beatty.....	Cheval ou voit...	14	1	12 do	65 00
Bosworth et Riverbank.....	J. G. Hollis.....	Facultatif.....	3	2	12 do	40 00
Botany et Thamesville.....	A. McBrayne	do	4	2	12 do	52 00
Bothwell et Clachan.....	J. Hillman...	Voiture.....	6	3	12 do	94 00
Bothwell et Florence	M. Lebu	Facultatif....	9	6	9 do (jus. 31 dec. 1879)	75 00
do do	R L. Bobier.....	do	9	6	3 dep. do ..	72 50
Bouck's Hill et Hoasic.....	J. P. Bedsted.	do	6	2	12 mois.....	41 24
Boulter et Combermere.....	J. Lynch.....	Cheval ou voit..	18	1	11 do	61 68
Boulter et rivière York.	T. Walker	Facultatif.....	22	1	12 do	95 00
Bourdeau et Sequin Falls..... ...	J. A. Bourdeau .	do	11	1	12 do	40 00
Bowling Green, Farmington, Laurel et st. de c. de f., Laurel	H. Lipsett.....	do	3.3½ et 1½	2 et 6	12 do	158 00
Bowmanville et Cæsarea.....	F. Henderson.....	Voiture.....	18	6	12 do	479 00
Bowmanville et Tyrone....	J. Bell...	do	7	6	12 do	134 00
Bowood et Fernhill.....	D. R. Owen.	Cheval ou voit...	4	3	12 do	90 00
Bracebridge et Gravenhurst.....	J. T. Harvie... ...	Diligence..	13	6	Part. des saisons '78-79 et '79-80.....	150 00
Bracebridge et Huntsville..... ..	W. Hewitt	Cheval ou voit...	26	6	12 (m.am'de)	498 00
Bracebridge et Monsell...	G. Gregg	Facultatif.....	7	1	12 mois.....	40 00

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No de voyages par semaine.	Période.	Montant
						$ cts.
Bracebridge et Muskoka Falls....	J. Sinclair.....	Pas spécifié	3	3	9 mois.....	49 00
Bracebridge et Port Carling.....	W. Davidson	Facultatif	22	2	Part. saison '78-79 et saison '79-80 ..	110 00
Bracebridge et Rosseau.....	J. T. Harvie.....	do	27	6	do ...	356 98
Bracebridge et Ziska.....	W. H. Spencer...	do	5	2	12 mois.....	60 00
Brackenrig et Pointe Kay	W. Davidson	do	4	2	Saison, 1879.	32 03
do do	C. Kaye	do	4	2	Part. saison 1878-79 et 1879-80	19 97
Bradford et Deerhurst	J. Wood	A pied ou en voit	5	3	3 mois (jusq. 30 juin '79)	25 00
do do	W. McWilliam ...	do ..	5	3	6 mois do	44 50
Bradford et Newton Robinson...	J. McDermott ...	En voiture	10	6	12 do ...	198 00
Bradford et station de ch. de fer	do ...	do	1	24	12 do ...	75 00
Bradshaw et Wilkesport.....	W. Bradshaw	Facultatif	6	2	12 do ...	48 00
Braemar et Strathallan.....	A. Anderson	do	5½	3	12 do ...	73 48
Braeside et station de ch. de fer	J. Gilles, jun.....	A pied	1/16	12	12 do ...	40 00
Bramley et station de ch. de fer	J. Gordon	Facultatif	1/16	12	12 do ...	30 00
Brampton et Edmonton.....	R. Campbell.....	do	4½	6	6 do(jusq 30 sept. '79...	100 00
do do	J. E Sterling ...	do	4½	6	6 dep. do ..	69 50
Brampton et Huttonsville.....	C. Brooks	do	4	3	12 mois.....	85 00
Brandy Creek et stat. de ch. de f.	E. R. Crombie ..	En voiture	⅛	12	12 do ...	30 00
Brantford et Burtch.....	J. Herriman	do	7	3	12 do ...	146 00
Brantford et Langford	L. Strobridge.....	Cheval ou voit...	8	6	12 do ...	184 00
Brantford et Norwich	J. Herriman	Facultatif	24	6	12 do ...	695 00
Brantford et station de chemin de fer de B. et L H	J. Hale.....	En voiture	1	12	12 do ...	100 48
Brantford et st. de ch. de f. G.O.	do	do	¼	T. q req.	12 do ...	423 90
Brantford et Simcoe	F. Finch.....	En diligence.....	24	6	12 do ...	960 00
Brantford et boît. à lett des rues	A. D. Clement...	Facultatif.....	24	6	12 do ...	314 00
Breadalbane et Lochinvar Corners	J. R. Campbell..	do	3½	6	12 do ...	80 00
Brechin et station de ch. de fer..	M. O'Neil	do	1	6	12 do ...	87 00
Brentwood et stat. de ch. de fer.	J. O'Connell.....	do	¼	12	12 do ...	50 00
Brewster et Park Hill.....	S. Gratton.....	En voiture.....	16	3	12 do ...	200 00
Bridgewater et Flinton.....	W. Wagar	A pied ou en voit	12	2	12 do ...	83 20
Bridgewater et Madoc.....	J. J. Keller.....	do ..	21	2	9 do ...	172 50
Bridgewater, Madoc et Queensboro'.....	W. Keller	Cheval ou voit...	20&7	2et 1	3 do ...	60 00
Bridgewater et Queensboro'.....	do	do ..	7	1	9 do ..	30 00
Brigden et station de ch. de fer.	D. H. McLean....	Facultatit.....	¼	6&12	6 do (jus. 30 sept '79)..	7 48
do do	J. Dawson	do	¼	12	6 dep. do ..	12 50
Bright, Washington, et station de chemin de fer	A. Gatzka	En voiture	6 et 1/16	6 et 12	12 mois ...	239 00
Brighton et Campbellford.....	J. C. Sandford...	do	20	6	12 do ...	225 00
Brighton et Smithfield.....	T. J. Brown.....	do	4	6	12 do ...	140 00
Brinston's Corners et New Ross	T. Curry.....	Facultatif	4½	1	12 do ...	29 00
Brisbane et Coningsby.....	J. W. Burt	En diligence.....	4	2	12 do ...	30 00
Broadbent et McKellar.....	T. Patterson.....	Facultatif	7	1	12 do ...	40 00
Brocton et Parkdale.....	T. Coles	do	2	6	12 do ...	65 00
Brockville, et Morristown, E.-U.	J. Powers.....	Chaloupe ou voit	2	6	12 do ...	150 00
Brockville et station de ch. de fer	W. Curry.....	En voiture.....	⅛	24	12 do ...	189 45
Brockville et Sherwood Spring ..	N. Latham.....	Cheval ou voit...	8	1	3 do (jus 30 juin '79)..	12 25

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Brockville et Sherwood Spring..	G. Hudson	Cheval ou voit...	8	1	9 mois dep. le 30 juin '79	28 50
Brockville et boîtes aux lettres des rues	H. Mitchell.....	A pied	.....	18	12 mois ...	10 00
Brockville et Westport..	R. W. J. Copeland	En voiture.....	44	6	12 do ...	984 00
Bronte Station et Palermo.....	L. Thirston.....	Facultatif	3	6	12 do ...	220 00
Brookfield Station et station de chemin de fer.....	E. W. Brookfield	do	2	6	12 do ...	40 00
Brooklin et station de ch. de fer	M. A. Gibbs.....	do	⅝	12	12 do ...	100 00
Brooksdale et Stratford	G. Mitchelson....	En voiture.....	14	2	12 do ...	145 00
Brougham et Markham.....	A. J. Wotten.....	Facultatif	12	6	12 do ...	388 12
Brougham et Whitby.....	J. Scott.....	do	12	6	12 do ...	215 00
Brucefield et station de ch. de fer	J. Coates.....	do	¼	12	12 do ...	62 60
Brudenell et Castile.....	E. Bennett.....	Cheval ou voit...	9	1	12 do ...	52 00
Brudenell et Emmett.....	J. Costello.....	do ..	14	2	12 do ...	95 00
Brunner et Topping.....	S. Crozier.....	Facultatif	4	1	12 do ...	45 00
Brunswick et station de ch. de fer	F. Thompson.....	do	1/16	12	12 do ...	60 00
Brussells et Cranbrook.....	J. Hicks.....	En voiture	5	6	3 do (jus 30 juin '79).	36 00
do do	V. Gramm.....	do	5	6	9 dep do ..	103 50
Brussels et station de ch. de fer..	J. Stretton.....	Facultatif	½	12	3 m l'am. j 30 juin '79)	5 25
do do ...	R. Laidlaw.....	do	½	12	9 dep. le do	56 25
Buckhorn et Rondeau	J. K. Morris.....	Cheval ou voit...	4	3	12 mois ...	90 00
Buckingham, station de chemin de fer de, et Cumberland.....	G. G. Dunning...	A cheval...	2	12	12 do ...	180 00
Bunessan et Pomona	D. MacInnes.....	Facultatif	3½	2	12 do ...	52 00
Burford, Cathcart, etc	D Dunn.....	do	8½	3et4	12 do ...	222 76
Burgess' Corners et Douglass.....	H. Johnston.....	do	5	6	12 do ...	174 00
Burgessville et Newark	J. T. Moore.....	En voiture... ...	5	3	12 do ...	110 00
Burgessville et Oxford Centre....	N. Schooley.....	A cheval ou voit	14	3	9 do (jus 31 déc. '79)..	189 00
do do ..	C. Ward.....	do ..	14	3	3 dep. do	54 00
Burgessville et station de chemin de fer	T. Swindal.....	Facultatif	⅛	12	12 mois ...	47 10
Burk's Falls et Huntsville.....	J. F. Hanes.....	do	28	2	12 do ...	280 00
Burlington et Guelph.....	G. McCoy.....	En voiture.....	37	6	12 do ...	1,025 00
Burlington et Port Nelson.....	J. Ewing.....	Facultatif	1¼	6	12 do ...	60 00
Burlington et stat. de ch. de fer	do	do	½	12	12 do ...	82 50
Burlington, station de chemin de fer de, et Zimmerman.....	T. Watson	En voiture.....	8	6	6 do (jus. 30 sept. '79).	150 00
do do	T. Ware.....	do	8	6	6 dep. do ..	132 50
Burnhamthorpe et Cooksville... Road	J. Jordan..	En diligence.....	1½	6	12 mois ...	65 00
Burnley et Roseneath.....	J. McCann.....	Cheval ou voit...	5	3	12 do ...	100 00
Burnt River et station Rettie....	S. Moore.....	Facultatif	½	3	12 do ...	40 00
Bury's Green et Fell's Station....	H. Fell	do	2½	2	12 do (45.15) payé l'an der	
Byrnedale et Woodslee.....	W. S. Lindsay...	do	5	2	12 mois	60 00
Byron et London.....	J. B. Wells.....	do	6	3	12 do ...	88 00
Cadmus et Cartwright....	T. W. Robertson.	do	2½	6	12 do ...	48 00
Caistorville et Winona.....	J. Williams	do	16	3	12 do ...	230 00
Calder et station de ch. de fer...	J. Cowling.....	do	4½ et2½	2	12 do ...	38 00
Caldwell et Caledon.....	J. Sheilds.....	Cheval ou voit...	12½	3	12 do ...	108 00
Caledon et station de ch. de fer	N. Patterson	Facultatif	½	12	12 do ...	70 00

ETAT No 2, A.—Details de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Caledon-Est et Lockton	B. Ingoldsby	Cheval ou voit.	4½	3	12 mois	65 00
Caledonia et Cayuga	E. Wigg	En voiture	11	6	9 do	307 50
Caledonia et Conboyville	S. Arrell	Facutatif	6	2	9 do	39 50
Caledonia et Glanford	W. T. Terryberry et C. D. Potts.	En voiture	6	3	3 do (jus. 30 sept. '79).	25 00
do do	J. McLemont	do	6	3	6 dep. do	55 00
Caledonia et stat. de ch. de fer	P. McMullen	do	½	T.q. req.	9 mois	135 00
Caledonia Springs et L'Orignal	J. Rochon	Cheval ou voit.	9	3	Saison, 1879.	20 00
Calumet, station de chemin de fer, et L'Orignal	J. Lee et C. Seguin	Chaland ou voit.	3	6	12 mois	235 50
Calumet, station de chemin de fer, et Vankleek Hill	W. Lawlor	En voiture	12	6	12 do	300 00
Cambray et stat. de ch. de fer	R. Moffatt	Facultatif	2½	12	12 do	180 00
Cambray Station et Linden Valley	C. Birchard	do	2½	6	9 do	0 75
Cameron et stat. de ch. de fer	J. Bryson	do	½	6	12 do	85 00
Camerontown et station de chemin de fer	A. Cameron et ex	Cheval ou voit.	200 vgs.	12	12 do	50 24
Camerontown et Summerstown	A. Cameron, fils	do	3	6	12 do	96 00
Camilla et Elba	R. Agnew	do	5½ et4	2	12 do	75 00
Camlachie et Erroll	G. Whiting	Facultatif	2	3	12 do	52 00
Camlachie et Hillsborough	T. Blair	do	7	2	12 do	117 00
Campbellford et Stirling	J. Weese	Cheval ou voit.	7	3	12 do	200 00
Campbellford et Trent Bridge	F. E. Lee	Facultatif	8	1	4 do	16 66
Campbell's Cross, Cheltenham et st. de ch. de f. de Cheltenham	J. Sanderson	Cheval ou voit.	½-7 et9⅔	12 et6	12 do	321 00
Campbellton et Dutton Station	N. McBride	Facultatif	5	2	3 do (jus. 30 juin '79).	19 50
do do	A McCann	do	5	2	9 dep. do	52 50
Campden et Candasville	J. B. Groble	En voiture	10	3	6 mois	75 00
Campden et Rosedene	do	Cheval ou voit.	6	3	6 do	65 00
Canaan et Sarsfield	J. Larmour	En voiture	3	3	12 do	60 00
Canboro', Canfield et Warner	F. Smith	Facultatif	4½ et2½	6et2	6 do	49 00
Canfield et Welland	P. Swarts	En voiture	35	6	6 do	414 52
Canfield Station et Cayuga	T. Humfries	do	6⅓	12	12 do	380 00
Cannifton et Wallbridge	F. B. Prior	Facultatif	6	3	12 do	75 00
Cannington et Peffer.law	W. H. Jackson	En voiture	10 et8½	3	12 do	194 24
Cannington et stat. de c. de fer	D. Campbell	Facultatif	¾	24	12 (m. l'an.)	139 00
Cap Croker et baie Colpoy	E. Cross	do	15	1	12 mois	58 48
Cap Riche et Meaford	R. Cox	En diligence	10	2	12 do	120 00
Cardwell et Picton	L. D. Harrison	Facultatif	7½	3	6 do (jus. 30 juin '79).	57 00
do do	G. McGuire	do	7½	3	6 dep. do	44 00
Cargill et stat. de ch. de fer	H. Cargill	do	⅔	6	2 mois	8 33
Carleton Place et station de chemin de fer	G. A. Cornell	En voiture	½	12	6 do (jus. 30 sept. '79).	20 41
do do	G. McPherson	do	½	12	6 dep. do	25 12
Carling et Parry Sound	R. Blair	Facultatif	9	1	12 mois	65 00

ETAT No 2, A.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Carlingford et Sebringville	R. Crawford	Facultatif	11½	3	12 mois	148 16
Carlsruhe et Clifford	J. Dopfer	do	12	6	12 do	340 00
Carluke et Hamilton	R. Mayhew	En voiture	13¼	6	12 do	345 00
Carmunnock et Monkton	M. McNaught	En diligence	4	2	12 do	60 00
Carnarvon et Minden	J. Melville	Facultatif	13	1	12 do	60 00
Caron et Clarence Creek	F. Leblanc	do	7	1	1 do	3 17
Carp et Elm	N. Smith	do	3	3	12 do	75 00
Carrville et Patterson	G. Wiley	Cheval ou voit	2½	3	12 do	45 00
Carsonby et Gower-Nord	B. Eastman	Facultatif	3½	2	12 do	40 00
Carswell et Russell Station	D. Carswell	Cheval ou voit	3	1	12 do	25 00
Cashion's Glen et Cornwall	J. A. Grant	do	13	3	12 do	135 00
Cashtown et Creemore	R. Mangan	Facultatif	2	6	6 do	30 00
Casselman et Crysler	R. A. Castleman	Cheval ou voit	10	3	12 do	135 00
Cassels et Tavistock	J. Loth, fils	Facultatif	6	2	3 do (jus. 30 juin '79)	31 25
do do	S. Robertson	do	6	2	9 dep. do	77 25
Castleford et stat. de ch. de fer.	J. Warnock	Cheval ou voit	2	6	12 mois	200 00
Castleford Station et Loch Winnock	R. Storie	Facultatif	½	6	12 do	57 50
Cayuga et Dean's Station	J. O. Hoshol	do	1½	12 et 18	11 do (jus. 29 fév. '80)	88 52
do do	C. Rebbetay	do	1½	18	1 dep do	14 98
Cayuga et Fisherville	B. Ullman	En voiture	6	6	12 mois	149 00
Cayuga et Kohler	M. Nopper	do	6	3	12 do	135 00
Cayuga et Seneca	E. Wigg	do	11	6	3 do	102 50
Cedar Dale et stat. de ch. de fer	W. Coleman	Facultatif	⅛	12	12 do	60 00
Cedar Hill et Pakenham	S. Connery	Cheval ou voit	8½	2	12 do	76 00
Centralia et Crediton	J. Shortt	Facultatif	5½	6	12 do	175 00
Centralia et Moorsville	W. McNamee	do	3¾	3	3 do (jus. 30 sept. '79)	28 12
do do	J. McNamee	do	3¾	3	6 dep. do	56 24
Centralia et stat. de ch de fer	J. Shortt	do	¼	12	12 mois	25 00
Centre Augusta et Prescott	C. Murphy	Cheval ou voit	12	2	12 do	99 72
Centreton et Grafton	W. Oulehan	do	13½	3	12 do	195 00
Centreville et Croydon	R. Caswell	Facultatif	5	3	12 do	84 00
Chalk River et Petawawa	J. Wilson	do	13	2	Saison 1879	60 00
Chandos et Clydesdale	H. Caldwell	Cheval ou voit	5	1	12 mois	30 00
Chantry et Harlem	S. Chant	Facultatif	1¾	3	12 do	30 00
Chard et Pendleton	W. J. Brown	do	4	1	6 do	12 50
Charing Cross et Comber	J. Gilbula	En voiture	27½	3	12 do	550 00
Charing Cross et Harwich Centre	J. Mills, fils	do	5	2	12 do	50 00
Charing Cross et station de chemin de fer	J. McEachren	Facultatif	1¼	12 et 6	12 do	111 60
Charleston et Farmersville	E. J. Mulvena	Cheval ou voit	5½	2	12 do	72 00
Chatham et Darrell	E. Hall	Facultatif	7	2	12 do	58 00
Chatham et Dover-Sud	A. Robert	A cheval	6	2	12 do	75 00
Chatham et Dresden	H. Wees	Facultatif	16	6	12 do	262 50
Chatham et Morpeth	T. K. Morris	do	20	6	3 do (jus. 30 juin '79)	143 75
do do	A. Graves	do	20	6	9 dep. do	290 25
Chatham et stat. de ch. de fer	W. Chrysler	do	6	6	3 mois	12 50
Chatham et Rondeau	T. K. Morris	do	12	6	12 do	243 00
Chatham et Wallaceburg	D. Heywood et caution	En voiture	.....	.....	12 do	300 00
Chatsworth et stat. de ch. de fer	W. Gaddis	Facultatif	½	12	12 do	95 00
Chatsworth et Strathaven	J. Price	do	9	2	12 do	92 00

ETAT No. 2, A.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	N° de voyages par semaines.	Période.	Montant.
						$ cts.
Chatsworth et Sullivan	M. Lawson	Facultatif	5½	6	6 mois (jusq. 30 sept. 1879)	95 00
do do	T. Mills	do	5½	6	6 dep do	95 00
Cheapside et Jarvis Station	J. Johnson	En voiture	13 et 13½	6	12 mois	304 20
Chepstow et Dunkeld Station	J. Shurter	Facultatif	2½	6	12 do	140 00
Cherry Valley et Pointe Petre	J. Scott	Cheval ou voit.	7	1	12 do	25 00
Cherry Valley et Salmon Point	A. B. Ketchum	do	6	2	5 mois 4 jrs	20 60
Cherrywood et Whitevale	C. Cranston	Facultatif	5	2	12 mois	95 00
Chesterville et Connaught	P. Jordan	Cheval ou voit.	5	2	12 do	70 00
Chesterville et Russell	H. Fitzpatrick	do	16	3	12 do	220 00
Chevalier et stat. de ch. de fer	H. R. Marion	Facultatif	1	6	12 do	30 00
Cheviot et Riversdale	J. McLean	Cheval ou voit.	6	6	12 do	65 00
Chippawa et Clifton	J. Jepson	En voiture	6	6	12 do	250 00
Chiselhurst et Cromarty	W. Wren	Facultatif	5	2	12 do	50 00
Christie's Corners et Heckston	G. Selleck	do	2½	2	12 do	38 75
Christina et Mount Brydges	D. J. Bodman et E. Tuck, cautions	do	4½	2	12 do	52 00
Churchill et Lennox	R. Heppenstall	Cheval ou voit.	3	2	12 do	52 00
Churchville et Malton	S. Scales	En voiture	11	6	12 do	300 00
Clanbrassil et Oneida	J. Cossar	Facultatif	5	2	12 do	75 00
Claremont et Stouffville	A. Yake	do	19	6	12 do	290 00
Clarence et Clarence Creek	T. Perrin	En voiture	5	6	12 do	89 82
Clarence et Thurso Station	J. B. Burgon	Chal. ou en voit.	3	12	12 do	110 00
Clarke et Kendall	J. Hallowell	Cheval ou voit.	6½	6	12 do	155 00
Clarke et stat. de ch. de fer	C. Mitchell	En voiture	4½	12	12 do	200 96
Clarksburg et Heathcote	W. Dales	Cheval ou voit.	5	6	12 do	180 00
Clarksburg et stat. de ch. de fer	P. Rowe	do	1½	12	12 do	90 00
Clarkson et Port Credit	C. E Peer	Facultatif	3	3	10 do	108 10
Clarkson et stat. de ch. de fer	W. W. Clarkson	Non spécifié	1/16	6	2 do	4 16
Clayton et Tatlock	P. Guthrie	Cheval ou voit.	14	1	12 do	56 00
Clear Creek et Cultus	E. Tansley	En voiture	5	2	10 do	41 67
Clifford et Lakelet	R. Young	Facultatif	6	3	12 do	89 00
Clifford et Mount Forest	G. Hunt	Cheval ou voit.	16½	2	12 do	135 00
Clifford et station de ch. de fer	J. Feather	Facultatif	¼	12	12 do	49 92
Clifton et Niagara	W. Clark	En voiture	15	6	12 do	430 00
Clifton et station de chemin de fer E. et O.	W. W. Woodruff	Facultatif	¼	12	12 do	52 00
Clifton et station de chemin de fer G. O	do	do	½	6	12 do	84 00
Clinton et Porter's Hill	J. A. Yuill	do	7½	3	4 do	45 00
Clinton et station de chemin de fer B. et L. H.	do	do	¼	24	9 do (jus. 31 déc. 1879)	115 92
do do	R. Wiseman	do	¼	24	3 dep. do	37 44
Clinton et station de chemin de fer Bruce, London et Huron	J. A. Yuill	do	⅝	12	9 mois (jusq. 31 déc. 1879)	89 68
do do	R. Wiseman	do	⅝	12	3 dep. do	29 64
Clontarf et Foymont	J. R. McDonald	Cheval ou voit.	8	3	3 mois (jusq. 30 juin 1879)	39 00
do do	F. Potter	do	8	3	9 dep do	75 00
Clover Hill et Cookstown	H. Coleman	Facultatif	2½	6	12 mois	125 00
Clover Hill et Egbert	P. Size	do	4	2	12 do	69 00
Cloyne et Denbigh	J. Lane	do	28	2	12 do	312 00
Cloyne et Erinsville	J. O'Brien	Cheval ou voit.	40	2	12 do	300 00
Cloyne et Harlowe	T. Neale	Facultatif	6½	1	12 do	50 00
Cobden et station de ch. de fer	J. Ross	En voiture	¼	12	12 do	43 00

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Cobden Station et Eganville	C. W. Boland	Cheval ou voit	18	6	12 mois	254 00
Cobourg et Harwood	W. Wellwood	Facultatif	16	3	12 do	101 12
Cobourg et Roseneath	J. McMillan	En voiture	20	3	12 do	170 00
Colborne et Dundonald	M. W. Baker	Cheval ou voit	7	2	12 do	70 00
Colborne et Norwood	W. H. Coon	En voiture	31	6	12 do	500 00
Coldwater et Lovering	W. D. Lovering	Facultatif	6	1	12 do	50 00
Coldwater station de ch. de fer.	S. D. Eplett	do	¾	12	12 do	120 00
Colebrock et Moscow	T. Gilligan	Cheval ou voit	6¾	3	12 do	113 26
Colebrook et Odessa	H. Dear	Facultatif	11	6	3 do (jus. 30 juin 1879)	78 25
do do	K. Asselstine	do	11	6	3 mois (jus. 30 sept. 1879)	57 50
do do	A. A. Babcock	do	11	6	6 dep. do	115 00
Coleman et Norway	C. Coleman	do	1½	3	12 mois	40 00
Collingwood et Flesherton	R. Taylor	do	30	6	6 do	325 00
Collingwood et Gibralter	J. Glenn	do	10	1	12 do	52 00
Collingwood et station de chemin de fer N	D. Darroch	En voiture	⅛	24 et 12	12 do	205 36
Collingwood et station de chemin de fer H. et N. O	do	do	⅛	12	6 do	40 00
Collingwood et station de chemin de fer	H. J. Hamilton				Voy. spécial.	2 00
Collin's Bay, et station de chemin de chemin de fer	W. Chapman	Facultatif	¼	12	1 mois (jus. 30 avril 1879)	2 08
do do	J. J. Losie	do	¼	12	11 dep. do	38 50
Colpoy's Bay et Owen Sound	J. Shackleton	do	23½	6	12 mois	750 00
Colwell et station de ch. de fer.	D. Ferguson	do	100 pds.	12	12 do	2 00
Comber et station de ch. de fer.	D. McAlister	En voiture	¾	6	12 do	78 50
Combermere et Eganville	M. Furlong	do	35	3	3 do (jus. 30 juin 1879)	145 00
do do	A. H. G. Wilson	do	35	3	9 dep. do	255 00
Combermere et Purdy	W. Lake	Cheval ou voit	6	1	12 mois	38 75
Comet et Vereker	T. Graveline	Facultatif	4	2	12 do	80 00
Commanda Creek et Restoule	C. Stephenson	do	8	1	12 do	80 00
Conboyville et Seneca	S. Arrell	do	6	2	3 do	13 00
Conroy et St Paul's Station	J. Smith	do	2½	2	12 do	52 00
Cookstown et stat de ch. de fer	H. Coleman	do	¼	12	12 do	75 00
Cooksville et Toronto	J. J. Graham	En voiture	16	6	12 do	475 00
Cooper's Falls et Washago	T. Cooper	Facultatif	7	1	12 do	40 00
Copetown et Orkney	J. McCarthy	do	6	3	12 do	130 00
Copleston et Petrolia	C. Napper	do	4½	6	12 do	175 00
Cornwall et Monckland	M. Maloney	Cheval ou voit	13	3	12 do	155 00
Cornwall et stat. de ch. de fer	A. Lalonde	Facultatif	1	2	12 do	26 00
Cornwall Centre et Mille Roches	D. McKay	do	2½	3	12 do	60 84
Corseley, Fingal et station de chemin de fer	J. Horton	do	3 et ½	6 et 12	12 do	300 00
Corwhin et Nassagaweya	P. Little	Cheval ou voit	6	2	12 do	76 00
Cotswold et Elora	S. Wilson	En voiture	23	6	12 do	550 00
Cottam et Olinda	G Wilsher	Facultatif	5	3	12 do	80 00
Coulson et Marchmont	E. Morrison	En voiture	12	3	12 do	149 00
Courtright et stat de ch. de fer.	D. Bennett	Facultatif	⅛	12	12 do	37 50
Coverley et Latona	J. Brander	En voiture	13	2	9 do (jus. 31 déc. 1879)	90 00
do do	C. Parker	do	13	2	3 dep. do	30 00
Cowal et Iona Station	A. McNab	do	6	2	12 mois	75 00

ETAT No 2, A.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par jour.	Période.	Montant.
						$ cts.
Craigleith et station de ch. de f.	A. Fleming	En voiture	1½	6	12 mois	48 00
Craigsholm et Garafraxa	W. Conner	Facultatif	3	3	12 do	40 00
Craigvale Station et Stroud	W. Webb	do	1½	12	12 do	100 00
Cranbrook et Moncrieff	J. McTaggert	do	4	1	12 do	40 50
Cranston et Mount Healy	J. King	do	2	2	12 do	52 00
Cranworth et Portland	P. Jones	do	5½	1	12 do	25 00
Credit et Sheridan	F. Lawrence	Cheval ou voit.	4	6	12 do	135 00
Crediton et Shipka	F. Heitzman	Facultatif	6¼	2	12 do	52 00
Creektown et Fergusonvale	P. J. Marley	do	2½	1	12 do	10 00
Creemore et Lavander	W. Woodburn	Cheval ou voit	6½	3	12 do	97 48
Creemore et station de ch. de f.	A. Gillespie	Facultatif	¼	12	6 do	50 00
Creighton et Hobart	D. Brotherston	do	3½	2	12 do	30 00
Cressy et Picton	F. Harrison	do	19	3	12 do	197 00
Crinan et Lorne West	J. Martin	do	3½	2	12 do	74 00
Crofton et Mountain View	J. C. Munro	Cheval ou voit	5	3	12 do	70 00
Crossland et Phelpston	H. Crossland	do	5	1	12 do	30 00
Chrysler et Morewood	P. Shaver	do	10	3	12 do	130 00
Chrysler et Wales	A. B. McLean	Voiture	23	6	12 do	400 00
Cumberland et Russell	R. Young	Cheval ou voit	21	3	12 do	235 00
Cumberland Road et Navan	T. E. Visser	Facultatif	4	2	12 do	40 00
Cumming's Bridge et Ottawa	R. Cummings	do	1¼	3	12 do	45 00
Currie's Crossing et station de chemin de fer	W. D Smith	do	½	6	12 do	25 00
Curry Hill et rivière Beaudette	A. McLeod	do	4½	3	12 do	150 00
Cushing et Little Rideau	J. Little	do	4½	6	12 do	170 00
Dacre et Griffith	J. Wark	do	19	2	12 do	174 00
Dacre et Renfrew	A. Jamieson	Cheval ou voit	22	3	12 do	236 88
Dale et Ross Mount	J. Lill	do	4	2	12 do	45 00
Dalhousie Mills et Glen Robertson	W. T. Robinson.	Facultatif	2½	3	12 do	60 00
Dalkeith et Kirk Hill	W. Robertson	do	5	6	12 do	200 00
Dalston et Orillia	J. Millard.	do	40	6	12 do	460 00
Davenport et Fairbank	R. Wilson	Cheval ou voit	2½	6	9 do (jus 31 déc. '79)	51 75
do do	G. Deacoff	do	2½	6	3 dep. do	14 50
Dawn Mills et Dresden	H. Wees	Facultatif	5	6	9 mois	58 50
Dayton et station de ch. de fer	M. S. Burkholder	do	¼	6	12 do	50 00
Deans et station de ch. de fer	M. Shipway	A pied ou en voit	1⅛	9 et 12	12 do	110 24
Deerhurst et Gilford	J. Bolton	do	4¾	3	3 do	22 25
Delaware et London	W. Battel.	En voiture	12	3 et 6	12 do	287 50
Demorestville et Peterson's Ferry	E. R. Nixon	Cheval ou voit	9	6	12 do	248 00
Denfield et Duncrieff	J. Hodgins	Facultatif	17	3	12 do	138 00
Denfield et station de ch. de fer.	R. W. Rolston	do	1/16	12	12 do	40 00
Derrynane et Kenilworth	A. Allen	do	5½	2	12 do	50 00
Desert Lake et Loughboro'	W. Hobbs.	do	11	1	9 do (to Dec. 31, '79)	63 75
do do	J. Rolow	do	11	1	3 dep. do	18 50
Deux Rivières, Mattawa et Rapides des Joachims	J. McCool et Cie	do	26½ et 56½	3et2	6 mois (jusq 30 sept. '79)	238 50
do do	E. J. Smith	do	26½ et 56½	3et2	6 dep. do	299 50
Dexter et Sparta	N. Parker	En voiture	4½	3	12 mois	70 00
Diamond et Kinburn	R. Walker	do	4	3	12 do	50 00

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par jour.	Période.	Montant.
						$ cts.
Dingwall et Lisburn	P. D. McInnes	Facultatif	10	2	12 mois	50 00
Dingwall et Purple Grove	J. N. Logan	Cheval ou voit.	5	1	12 do	38 00
Dingwall et station de ch. de fer	P. D. McInnes	Facultatif	⅛	12	12 do	57 00
Dixon's Corners et Dundela	J. E. Tuttle	do	4	2	12 do	50 00
Dobbinton et Invermay	R. Dobbin	Cheval ou voit.	6	1	12 do	52 00
Doe Lake et Spence	W. Barr	Facultatif	14	1	12 do	94 88
Don et Toronto	A. Hogg	Cheval ou voit.	8	6	12 do	250 00
Donegal et Hammond	J. Hammond	Facultatif	3½	2	12 do	50 00
Donegal et Newry	G. McGill	do	3	3	12 do	80 00
Dorchester Station et Gladstone	L. McMurray	do	6	2	12 do	60 00
Dorking et Hawksville	J. Baker	Cheval ou voit.	10	3	6 do (jus 30 sept. '79)	87 50
do do	J. Linahan	do	10	3	6 dep. do	100 00
Downeyville et Omemee	B. Downey	do	5½	3	12 mois	80 00
Downsview et station de chemin de fer	R. Clarke	Facultatif	⅝	6	12 do	60 00
Drayton et Glenallan	R. Bailey	En voiture	10	6	12 do	350 00
Drayton et station de che. de fer	Markle et Shaw	Facultatif	¼	12	12 do	49 00
Dresden et Thamesville	T. W. Wilson	En voiture	12	6	3 do	55 12
Dromore et Mount Forest	J. Bunston	Cheval ou voit.	15	3	12 do	260 00
Drum et Lotus	H. Byers	do	4	2	12 do	46 50
Drumbo, Wolverton, etc	T. Dawson	Facultatif	2 et 5/16	et 12	12 do	195 00
Drumquin et Milton	B. Hemstreet	En voiture	18	6	12 do	357 00
Drysdale et Kippen	W. R. Hodgins	Facultatif	10	3	12 do	135 00
Duart et Palmyra	W. M. Curtis	En voiture	7	6	3 do	75 00
Duart et station de ch. de fer	A. Simkins	Facultatif	1¼	12	3 do	15 60
Dublin et Farquhar	T. DeCantillon	do	11	6	3 do (jus. 30 juin '79)	96 00
do do	S. Campbell	do	11	6	9 dep. do	238 50
Dublin et station de ch. de fer	G. J. Kidd	do	¼	18	12 mois	188 40
Dublin Station et Harwich	T. P. Secor	do	4½	6	12 do	170 00
Dunblane et Paisley	W. Meadows	Cheval ou voit.	6	3	12 do	117 00
Dunbar et Grantley	J. C. Munro	Facultatif	5½	3	12 do	66 00
Dunbarton et Frenchman's Bay Station	W. Pizer	do	⅜	12	12 do	124 80
Dunbarton et Liverpool Market	do	do	1	6	12 do	76 00
Duncan et Heathcote	J. Emirey	En voiture	5	1	12 do	48 00
Dunchurch et Glenila	W. McAmmond	Facultatif	7¾	1	1 do	3 33
Dunchurch et McKellar	A. Millen	En voiture	12	2et3	12 do	160 00
Dundalk Station et Hopeville	T. Johnson	do	12et			
Dundalk Station et station de chemin de fer	J. J. Middleton	Facultatif	9 ⅛	2et3 12	12 do	127 50
Dundalk Station et Ventry	C. Johnson	do	6	1	3 do	10 00
Dundas et Sheffield	J. Moore	En voiture	14	6	12 do	340 00
Dunkeld et station de ch. de fer	J. W. Young	Facultatif	⅝	6	9 do (jus. 31 déc. '79)	60 00
do do	J. Fletcher	do	⅝	6	3 dep. do	20 00
Dunnville et Port Maitland	T. Siddall	En voiture	7	6	12 mois	184 00
Dunnville et station de ch. de f.	G. Sparling	do	½	12	12 do	109 90
Dunnville et Selkirk	S. Hoover	do	18	6	12 do	475 00
Dunnville et Welland Port	B. Sutherland	do	24	6	6 do (jus. 30 sept. '79)	176 50
do do	S. Crownwhite	do	24	6	6 dep. do	149 50

ETAT No 2, A.—Déails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Dunrobin, March et S'th March...	H. Gainsforth....	En voiture..,.....	18	3	9 mois (jus. 31 déc. 1879)	112 50
do do ...	W. Boucher.....	do	18	3	3 dep. do	25 00
Dunsford et Lindsay.....	E. Thurston	Facultatif	11	3	12 mois	97 00
Duntroon et Flesherton.	R. Taylor.	do	23½	6	6 do ...	243 50
Duntroon et station de ch. de fer.	J. Russell.	do	½	12	6 do ...	30 00
Dunvegan et McPhee's Corners.....	J. McSweyn	Cheval ou voit...	13	6	12 do ...	300 00
Durham et Flesherton.	H. J. Middaugh..	do ...	15	6	12 do ...	275 00
Durham et Latona	do ..	do ...	8	3	12 do ...	140 00
Durham et Mount Forest.....	J. Coyne	En voiture.	16	6	12 do ...	400 00
Durham et Walkerton.....	H. J. Middaugh..	do	17	6	12 do ...	295 00
Eagle et West Lorne	F. J. Lindenman	Facultatif	4 1/16	12	12 do ...	244 00
Eagle Lake et Haliburton.....	C. Wensley.....	Cheval ou voit...	7	1	12 do ...	35 00
Eastman's Springs et Ottawa....	D. H. Eastman...	do ...	13	1	12 do ...	91 66
Echo River et Garden River.....	A. Findlay	Facultatif	7	1	6 mois (jus. 30 sept. '79).	20 00
do do ...	W. Findlay. .,....	do	7	1	6 dep. do .	23 17
Eden Grove et stat. de ch. de fer.	T. Pinkerton	do	⅙	12	12 mois.....	20 00
Edgely et station de chemin de fer de Thornhill	D. Snider.....	do	2	2	12 do ..	41 60
Edgington et Sequin Falls	J. Egington	do	9	1	3 do ...	12 50
Edmonton et Mayfield.....	W. Goulding.....	do	3	3	12 do ...	60 00
Edwardsburg et station de chemin de fer	J. Sullivan.	En voiture.....	1	6	10 do ...	25 00
Edwardsburg et Shanley.....	G. Hutchcroft ...	Facultatif	9	2et3	12 do ...	80 00
Edwardsville et Molesworth.....	S. Lougheed.....	do	4	2	9 do ...	37 43
Eganville et Pembroke.....	J. Foy	Cheval ou voit...	26	2	12 do ...	170 00
Eganville et Tramore.....	C. W. Boland.....	do ...	26	1et2	12 do ...	200 00
Egerton etMount Forest...	J. Hunter.	do ...	16	2	12 do ...	208 00
Eglington, Toronto et Yorkville.....	J. Peacock...	En voiture.....	4½et 1½	6 et 12	12 do ...	325 00
Elcho et Welland Port	J. Randall	Facultatif	4	2	12 do ...	45 00
Elder et Rosemont..	W. Elder.....	do	7¼	2	12 do ...	80 00
Elder's Mills et station de chemin de fer	W. Irvine.....	do	¼	6	6 do (jus. 30 sept. '79)	25 00
do do ...	J. Wright	do	¼	6	6 dep. do	25 00
Eldon Station et station de chemin de fer.....	M. Cameron.....	do	⅙	6	12 mois.....	25 00
Elia et station de chemin de fer.	J. Snider.....	do	½	6	12 do ...	25 00
Elizabethville et Port Hope.....	J. Mouncey.....	Cheval ou voit...	32	6	3 do (jus. 30 juin '79).	124 75
do do ...	S. Buckett.....	do ...	32	6	9 dep. do	374 25
Ellaton et station de ch. de fer..	E. Robins.	do ...	¼	6	12 mois.....	20 00
Ellisville et Seeley's Bay.....	G. Ellis	Facultatif	5	2	12 do ...	50 00
Elmbank et Malton	J. Sanders.....	En voiture.....	4½	6	12 do ...	117 48
Elmira et Floradale	J. Devitt	Cheval ou voit...	4	2	12 do ...	55 00
Elmvale et chemin de Pénétancouchine.....	J. Harvey	do ...	5	2	6 do ...	43 00
Elmvale Station et Waverley....	J. Cocksedge.....	En voiture.....	7	6	7 m. 21 jours	159 64
Elora et Inverhaugh.	R. Ariss	Facultatif	4	1et2	12 mois.....	49 82
Elora et Pentland.....	R. Ford	Cheval ou voit...	5	2	12 do ...	40 00
Elora et station de ch. de fer.....	T. Biggar	En voiture.....	¾	36	12 do ...	150 00
Elora et Salem	J. R. Wissler. ...	Facultatif	1	6	12 do ...	30 00
Elphin et McDonald's Corners...	R. B. Wilson.....	Cheval ou voit...	6	1	12 do ...	34 00

ETAT No 2, A.—Détails de tous paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Ely et Katrine	V. C. Harvey	En voiture	10	1	1 mois	5 00
Emberson et Port Sydney	H. Jarvis	Facultatif	12½	1	12 do	75 00
Embro, Harrington, etc	G. Mitchelson	En voiture	20et 30	3et6	12 do	530 00
Embrun et Grant	J. Edmonstone	do	8	2	12 do	65 00
Embrun et Russell	H. Irwin	do	5	6	12 do	100 00
Emsdale et Kearny	A. J. O'Neil	Facultatif	7	1	12 do	50 00
Emsdale et Star Lake	D. J. McDonald	En voiture	3	1	12 do	15 00
Enfield et Oshawa	W. Martyn	do	14	3	3 do (jns. 30 juin 1879)	45 49
do do	L. J. Reattovie	do	14	3	9 dep. do	104 25
Ennismore et Frankhill	G. Franks	Cheval ou voit	6	1	12 mois	37 50
Enterprise et Verona	T. Parks	En voiture	10	6	12 do	195 00
Erbsville et Waterloo	W. H. Erb	Cheval ou voit	5	1	3 do (jns. 30 juin 1879)	11 25
do do	J. Simmermacher	do	5	1	9 dep. do	30 00
Erie et Jarvis	R. McBurney	Facultatif	5	2	12 mois	72 00
Erin et Georgetown	J. Crozier	do	13	6	9 mois (jns. 31 déc. 1879)	215 25
do do	R. Bennett	do	13	6	3 dep. do	150 00
Erin et Guelph	G. J. Mackelean	En voiture	20	6	9 mois (jns. 31 déc. 1879)	412 50
do do	A. Sanders	do	20	6	3 dep. do	117 50
Erinsville et Napanee	J. Grange	Cheval ou voit	18	6	12 mois	362 50
Essex Centre et Gesto	G. N. Turton	Facultatif	6½	3et6	12 do	137 50
Essex Centre et station de chemin de fer	T. Rush	do	¼	12et 18	12 do	89 66
Ethel et station de ch. de fer	T. Clark	do	⅞	6	3 do (jns. 30 juin 1879)	15 60
do do	W. Spence	do	⅞	6	9 dep. do	58 68
Eugenia et Flesherton	G. Park	Cheval ou voit	5	1	12 mois	37 50
Evelyn et London	H. Brown	Facultatif	12	2	12 do	130 00
Everett et station de ch. de fer	W. M. Lockhart	do	1/16	12	12 do	30 00
Exeter et Hay	W. J. Whyte	do	1	6	12 do	68 88
Exeter et station de ch. de fer	do	do	1	12	12 do	54 94
Exeter et St. Marys	C. Willis	do	24	3	12 do	340 00
Exeter et Sarepta	W. Reynolds	En voiture	7	2	12 do	52 00
Fairfield East et station de chemin de fer	A. C. Johns	do	1/16	3	12 do	25 00
Fair Valley et Warminster	J. Robinson	Facultatif	4	3	3 do	7 50
Falkenburg et Ullswater	F. Richardson	do	12½	3	6 do	102 00
Falkland et Paris Station	J. Robinson	En voiture	9	6	12 do	198 00
Faraday et Umfraville	G. Orr	Cheval ou voit	10	1	5 do	20 83
Farmersville et Plum Hollow	V.W.O. Sherman	do	6	2	3 do (jns. 30 juin 1879)	17 00
do do	G. P. Wright	do	6	2	9 dep. do	48 00
Farquhar et Lumley	W. Dinnin	En voiture	4¼	2	9 mois	33 75
Farran's Point et Oznabruck Centre	W. Gallinger	Cheval ou voit	6	6	12 do	170 00
Farran's Point et station de chemin de fer	do	Facultatif	⅓	12	12 do	100 00
Fawkham et station de ch. de f.	D. R. McDonald	do	2	2	12 do	39 00
Fenelon Falls et station de chemin de fer	G. H. Gatchell	do	½	12	12 do	95 00
Fennells et Gilford	J. Bolton	do	2½	3	3 do	15 00
Fergus et Garafraxa	J. Robinson	Cheval ou voit	8	6	12 do	168 00

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Fergus et Metz	R. Agnew	Cheval ou voit.	8	1	12 mois	52 00
Fergus et Mimosa	D. Campbell	do	18	2	12 do	168 00
Fergus et station de ch. de fer	J. C. Morrow	En voiture	¾	36	12 do	150 00
Ferguson's Falls et Perth	J. Emison	Facultatif	17	3	12 do	198 00
Fermoy et Westport	E. Watt	Cheval ou voit.	8	2	12 do	70 00
Fesserton et stat. de ch. de fer	G. Hopkins	Facultatif	¾	6	6 do (jus. 30 sept. '79).	10 00
do do	K. Jancowski	do	¾	6	6 dep. do	15 00
Feversham et Maxwell	J. H. Perigoe	Cheval ou voit.	4	6	12 mois	80 00
Fingal et Port Talbot	J. Brown	do	7	3	12 do	89 76
Fingal et St. Thomas	T. Warren	Facultatif	7	6	12 do	219 00
Fish Creek et Granton	T. Stanley	Cheval ou voit.	5	2	12 do	75 00
Fitzroy Harbor et Kilmaurs	J. Drummond	Facultatif	5	2	12 do	52 00
Fleetwood et Franklin	J. Morrow	do	1¾	4	10 do	55 00
Flesherton et Meaford	J. Benson	Cheval ou voit.	31½	2	12 do	315 00
Flesherton et stat. de ch. de fer	W. Strain	Facultatif	1¾	12	12 do	157 00
Flesherton et Vandeleur	J. Rowe	Cheval ou voit.	6½	2	12 do	65 00
Flesherton Station et station de chemin de fer	W. Strain	Facultatif	1/16	12	3 do	7 80
Fletcher et stat. de ch. de fer	P. T. Barry	do	¼	6&12	12 do	22 61
Florence et Rutherford	J. Johnson	do	6	2et3	12 do	71 03
Florence et Shetland	D. M Kirby	Cheval ou voit.	4	3	12 do	84 00
Fonthill et North Pelham	J. A. McQueen	Facultatif	8	3	6 do	68 00
Fordwich et Newbridge	J. Douglas	do	4½	6	12 do	120 00
Fordwich et stat. de ch. de fer	A. Mitchell	do	½	12	9 do (jus. 31 déc. '79).	60 00
do do	J. Ketchum	do	½	12	3 dep. do	18 75
Forest et Ravenswood	A. Nimmo	do	9	3	12 mois	180 00
Forester's Falls et traverse du chemin de fer	J. Wark	En voiture	17	6	12 do	350 00
Forest Mills et Roblin	J. McKittrick	Cheval ou voit.	5et 7	2	12 do	72 23
Forfar et Harlem	W. Adrian	Facultatif	8	6	12 do	148 00
Formosa et Walkerton	M. Frank	Cheval ou voit.	8	6	12 do	215 00
Fort Erié et Garrison Road	J. N. Janson	Facultatif	4	2	12 do	65 00
Fort Erié et stat. de ch. de fer	G. Lewis	A pied	2	18et 24	12 do	300 00
Fort William et Silver Islet	J. Livingston	.....	.....	.....	Voy. spécial	30 00
Fort William et Baie du Tonnerre	D. Grenier	Facultatif	7½	2	Saison, 1879.	95 00
Fowler's Corners et Peterboro'	D. Fowler	Cheval ou voit.	7½	2	12 mois	95 00
Frankford et Stockdale	H. S. Bowerman	En voiture	2	3	12 do	36 00
Frankford et Trenton	J. A. Tompkins	do	8	6	12 do	180 00
Franklin et Mount Horeb	W. Reynolds	do	6	2	12 do	74 00
Franklin et stat. de ch. de fer	W. Maguire	Facultatif	100 pds.	12	12 do	60 00
Franktown et stat. de ch. de fer	W. Lightbody	En voiture	1¼	12	12 do	92 50
Frankville et station de chemin de fer de Irish Creek	J. Logan	do	11	6	3 do (jus. 30 juin '79).	47 99
do do	J. Cochran	do	11	6	9 dep. do	186 75
Freelton et Mountsberg	J. McCormick	Cheval ou voit.	3½	3	12 mois	100 00
Freeman et stat. de ch. de fer	A. Duffes	Facultatif	1/16	24	12 do	20 00
Frome et Talbotville Royal	J. Wait	Cheval ou voit.	3	3	12 do	64 48
Fullarton, Mitchell et Russeldale	W. Rogers	do	6et 2	6et 3	12 do	140 00
Fuller et Thomasburg	M. Mitts	Facultatif	4½	2	12 do	40 00

7—3*

ETAT No 2, A.—Details de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Gad's Hill et Nithburg	R. Armstrong	Facultatif	7	2	6 mois (jus. 30 sept. '79)	35 00
do do	G. Zick	do	7	2	6 dep. do	30 00
Galt et Puslinch	F. Matheis	En voiture	14	3	12 mois	196 25
Gamebridge et station de chemin de fer	W. M. Stewart	Facultatif	¾	6	12 do	80 00
Gananoque et Howe Island	J. Graham	do	12	2	3 do (jus. 30 juin '79)	22 50
do do	W. J. Soughrue	do	12	2	9 dep. do	78 00
Gananoque et Pitt's Ferry	L. Root	do	14	2	12 mois	96 00
Gananoque Station et Marble Rock	G. Emery	do	4½	2	12 do	55 00
Gananoque Station et South Lake	W. Scott	Cheval ou voit	4	2	12 do	55 00
Garafraxa et Hereward	J. S. Cowan	do	5	2	12 do	45 00
Garden Island et Kingston	J. Donnelly	Chal. ou en voit.	2	6	12 do	100 00
Garnet et station de ch. de fer	J. Leathong	Facultatif	⅛	12	12 do	90 00
Gabert et station de chemin de fer de Victoria	W. F. Ritchie	A pied	⅛	12	5 do	16 66
Georgetown et station de chemin de fer	T. Clark	Facultatif	½	12	6 do (jus. 30 sept. '79)	37 50
do do	R. Bennett	do	½	12	6 dep. do	37 50
Georgetown et Salmonville	W. Wright	En voiture	6	6	12 mois	172 00
Georgina et stat. de ch. de fer	W D. Townley	Facultatif	⅛	12	12 do	40 00
Georgina et Roach's Point	E Morton	En voiture	12	6	12 do	250 00
Georgina et Vachell	J. Sheppard	Cheval ou voit	20 et 14	2	12 do	98 33
German Mills et Strasburg	W. Arnot	Facultatif	2	6	12 do	75 00
Gibson et Wyebridge	H Tripp	do	10	1	6 do	37 00
Gibson et Wyevale Station	W Gibson	do	5	2	7 mois 21 jrs.	33 20
Gilberts's Mills et Picton	M Hunt	Cheval ou voit	10	3	12 mois	110 00
Gilford et station de ch. de fer	T Maconchy	Facultatif	½	24	12 do	60 00
Glammis et Pinkerton Station	W. J. McKeeman	Cheval ou voit	9	6	12 do	260 00
Glammis et Tiverton	J. Urquhart	do	9	3	3 do (jus. 30 juin '79)	37 43
do do	H. Cameron	do	9	3	9 dep. do	112 50
Glamorgan et Millbrook	K. Kennedy	Facultatif	6	2	12 mois	90 00
Glanford et Seneca	C. D Potts et W. T. Terryberry, cautions	En voiture	6	3	3 do	25 00
Glanmire et Millbridge	S. Armstrong	Cheval ou voit	7	1	12 do	32 00
Glanworth et Kellerby	T. L. Fowler	Facultatif	4½	2	3 do (jus. 30 juin '79)	25 00
do do	J. Turnbull	do	4½	2	9 dep. do	71 00
Glanworth et stat. de ch. de fer	do	A pied	⅛	12 et telq. req.	12 mois	70 92
Glascott et Latona	D. Quirk	Cheval ou voit	7	2	9 do (jus. 31 déc. '79)	36 00
do do	T. Moran	do	7	2	3 dep. do	12 00
Glastonbury et Latona	J. A. Carscallen	Facultatif	4½	2	6 mois (jus. 30 sept. '79)	26 00
do do	E. F. Dunham	do	4½	2	6 dep. do	19 50
Glen Annan et stat. de ch. de fer	A. Anderson	do	1/16	12	12 mois	5 00
Glenarm et Woodville	J. C. Gilchrist	do	24	2	12 do	125 00
Glencairn et stat. de ch. de fer	W. Grieve	do	¼	12	12 do	60 00
Glencoe et Kilmartin	D. B. McIntyre	do	4½	3	8 do	47 50

ETAT No 2, A.—Détails de tous paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Glencoe et Strathburne	J. Smith	Facultatif	2	6	6 mois (jus. 30 sept. 1879)	45 00
do do	H. Nash	do	2	6	6 dep. do	39 06
Glen Colin et Springfield	S. T. Young	do	3	3	12 mois	76 00
Glen Huron et Gravel Road	J. Hamilton	do	1	6	12 do	70 00
Glen Major et Myrtle	J. Hall	En voiture	6½	6	12 do	145 00
Glenmeyer et Tilsonburg	J. W. Doyle	do	10	3	12 do	150 00
Glen Norman et chemin militaire	J. McLeod	Facultatif	3	3	12 do	60 00
Glen Oak et Longwood Station	L. J. Hixon	do	5	3	9 do	48 03
Glen Smail et Spencerville	E. Ellis, jr.	do	3	2	12 do	30 00
Glen Tay et Perth	R. Sutherland	Cheval ou voit.	4	6	9 do (jus. 31 déc. 1879)	101 25
do do	A. Kimberley	do	4	6	3 dep. do	25 00
Glenvale et Sharpton	J. Carruthers, jr.	do	3	2	12 mois	50 00
Glen Walker et Kilmartin	J. Hills	Facultatif	2½	3	4 do	13 33
Glen Walker et station de chemin de fer	W. Macpherson	do	⅛	6 et 12	6 do (jus. 30 sept. 1879)	8 10
do do	J. Greaves	do	⅛	12	6 dep. do	10 00
Gloucester Station et South Gloucester	J. Stackpole	do	3½	3	12 mois	60 00
Goderich et Kincardine	J. Gentles	Cheval ou voit.	38	6	12 do	1,180 00
Goderich et Lucknow	A. M. Polly	En voiture	23	6	12 do	350 00
Goderich et station de ch. de fer	do	do	1	24	12 do	29 83
Goldsmith et Leamington	D. Reid, jr.	Facultatif	10	3	12 do	109 48
Goldstone et stat. de ch. de fer	J. Gibbons	do	1¾	6	12 do	100 48
Gooderham et Kinmount	T. Grogan	do	20	1	12 do	130 00
Gooderham et Wilberforce	W. Riley	Cheval ou voit.	17	1	4 do	40 00
Goodwood et stat. de ch. de fer	M. Chapman	Facultatif	½	12	12 do	60 00
Gordon et station de ch. de fer	J. S. Smith	do	1/16	12	12 do	20 00
Gore Bay et Little Current	H. May	do	35	3 pr mo. et 1 sem	Part. des saisons '78-'79, et '79-'80	150 00
Gormley et Unionville	J. Webber	Cheval ou voit.	23½	6	12 mois	369 00
Gorrie et station de ch. de fer	H. Besanson	Facultatif	1¼	12	12 do	150 00
Gorrie et Seaforth	J. Campbell	do	30½	6	6 do (jus. 30 sept. 1879)	332 50
do do	S. Welch	do	30½	6	6 dep. do	250 00
Gosport et Napanee	N. Outwater	Cheval ou voit.	15	1	12 mois	64 00
Gowanstown et station de chemin de fer	R. Smith	En voiture	¼	6	9 do (jus. 31 déc. 1879)	55 50
do do	H. Markle	do	¼	6	3 dep. do	16 50
Gowanstown et Shipley	E. Bristow	Facultatif	3	3	12 mois	80 00
Gowanstown et Wallace	T. Salter	do	3½	3	3 do (jus. 30 juin 1879)	15 00
do do	H. Markle	do	3½	3	9 dep. do	44 25
Graham's Bridge, station de ch. de fer de, et Snake River.	G. Douglas	do	3	1	3 mois	7 50
Grass Hill et stat. de ch. de fer	W. Cameron	do	⅛	3	6 do	20 00
Grassmere et Huntsville	W. H. Green	do	6¼	1	9 do (jus. 31 sept. 1879)	33 75
do do	W. R. Hilditch	do	6	1	3 dep. do	10 75
Gravel Hill et Monckland	J. Crawford	Cheval ou voit.	5	2	12 mois	50 00
Gravenhurst et station de chemin de fer	D. Brown	Facultatif	¾	12	12 do	125 60
Gravenhurst et Uffington	J. H. Hale	do	11	3	12 do	140 00

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Gravenhurst et Walker's Point...	W. Walker.....	En voiture.....	14	1	Part, des saisons '78-79 et '79-80....	63 00
Gravenhurst et West Gravenhurst.....	D. McPherson....	Facultatif.....	2½	6	7 mois.....	46 66
Greenbank et Wick Station.....	R. McRae.....	En voiture.....	6	6	12 do	180 00
Green Bay et Petit Courant.....	J. Skippen	Facultatif.....	12	1 en été, 3 pr. mo. en hiv..	12 do	67 08
Green River et Whitby Road.....	J. Windsor.....	do	1½	6	12 do	70 00
Green Valley Corners et Munroe's Mills.....	M. Munroe.....	Cheval ou voit...	6½	3	12 do	117 00
Grenfel et station de ch. de fer..	E. Tracey.....	Facultatif.....	2¼	2	12 do	45 00
Gresham et Paisley.....	W. Meadows.....	Cheval ou voit...	9	2	12 do	125 00
Griffith et Matawatchan.....	J. McGregor.....	Facultatif.....	10	1	12 do	40 00
Grimsby et Smithville.....	J.W. McGlashan	En voiture.....	8	12	12 do	398 00
Grimsby Camp et station de chemin de fer.....	N. Phelps.....	do	¼	.....	Voy.spécia'x	20 50
Guelph et Hamilton.....	G. D. Porter.....	do	32½	6	12 mois.....	1,100 00
Guelph et Ponsonby.....	J. L. Halley.....	do	12	3	12 do	195 00
Guelph, station, (W., G. et B.) et traverse du ch. de fer G. T.	J. Bookless.....	Facultatif.....	¼	6	3 do	15 60
Guilds et Rondeau.....	J. G. Mountford, caution.....	do	8	3	12 do	180 00
Guthrie et Steele.....	T. Guthrie.....	Cheval ou voit...	3	2	12 do	52 00
Hagersville et stat. de ch. de fer	C. E. O. Hager...	Facultatif.....	⅕	tel q req..	12 do	343 56
Hagersville Station et Selkirk...	D. Byers.....	do	14	6	12 do	197 00
Haley's Station et Harcourt.....	W. N. Hutton....	do	2	3	12 do	49 80
Haliburton et station de chemin de fer de Victoria.....	J. F. Young.....	do	½	12	12 do	50 00
Hamilton et Lowville.....	C. Rasberry.....	En voiture.....	18¾	6	12 do	490 00
Hamilton et stat. de ch. de fer...	C. Armstrong....	do	½et1	12et 24	12 do	753 60
Hamilton et Stoney Creek.....	G. Slingerland...	do	7	6	12 do	292 00
Hamlet et Perth.....	M. Stanley.....	Cheval ou voit...	9½	1	3 do	10 50
Hampton et Solina.....	J. C. Groat.....	do ...	2¼	3	12 do	50 00
Hanover et Malcolm.....	C. Scarborough..	do ...	12¾	3	12 do	211 16
Harkaway et Markdale.....	H. Torkington...	Facultatif.....	7	1	3 do (jus 30 juin 1879)	9 50
do do	W. Logan.....	do	7	1	9 dep. do	22 50
Harlock et Seaforth.....	T. Neilans.....	En voiture.....	16½	3	12 mois.....	350 00
Harney's Crossing et Waller.....	P. Harney.....	Facultatif.....	1½	1	12 do	10 00
Harold et Wellman's Corners....	P. Hubble.....	do	4	2	12 do	50 00
Harrisburg et Troy.....	A. Cumming.....	do	4½	6	3 do (jus. 30 juin 1879)	41 62
do do	A. Smith.....	do	4½	6	9 dep. do	112 50
Harrisburg et Weir.....	J. C. Misener.....	do	2¼	3	3 mois (jus. 30 juin 1879)	8 75
do do	E. Williamson...	do	2¼	3	9 dep. do	30 00
Harriston et stat. de ch. de fer..	A. G. Markle.....	do	½et¼	12et 24	12 mois.....	188 40
Hartford et Waterford, etc.....	A. B. Dean.....	Cheval ou voit...	17	3et6	12 do	255 00
Hartman, Vivian et station de chemin de fer de Vivian.....	N. L. McCormick	Facultatif.....	3et⅛	3et6	12 do	100 00

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par jour.	Période.	Montant.
						$ cts.
Havelock et Tilton	G. W. Gibson	Facultatif	3½	3	8 mois	33 33
Hawkstone et stat. de ch. de fer	J. Mahoney	do	½	12	12 do	87 92
Hawtrey et Lynedoch	J. Lambert	En voiture	9	6	12 do	274 00
Hawtrey et station de ch. de fer	M. Nold	Facultatif	⅛	6	6 do (jus. 30 sept. '79)	12 50
do do	G. Southwick	do	⅛	6	6 dep. do	12 50
Hawtrey Station et Kelvin	D. G. Adais	do	9	6	12 mois	275 00
Hayesland et Mill Grove	W. Edmonds	Cheval ou voit.	3½	3	12 do	65 00
Hayford et Sequin Falls	J. Edington	do	9	1	9 do	37 50
Haysville et New Hamburg	J. Hays	do	3	6	12 do	160 00
Hayward's Falls et Markdale	O. C. Hayward	do	11	2	12 do	130 00
Hazledean et Stittsville	J. Young	do	3½	3	6 do (jus. 30 sept., '79)	40 00
do do	A. Abbott	do	3½	3	6 dep. do	37 50
Heather et Napier	D. McIntyre	Facultatif	5	1	12 mois	25 00
Heckston et Kemptville	J. Dickinson	Cheval ou voit.	13	3	12 do	225 00
Henderson et stat. de ch. de fer	W. Henderson	A pied	10 perches	6 et 12	3 do (jus. 30 juin '79)	3 10
do do	M. Hudson	do	do	12	9 dep. do	15 00
Hendrick et stat. de ch. de fer	A. R. McKellar	do	1/16 t. q. req.		12 mois	26 00
Henry et L'Orignal	E. Hall	Cheval ou voit.	4½	3	12 do	62 00
Hensall et stat. de ch. de fer	J. Sutherland	Facultatif	¼	12	12 do	75 00
Hensall et Rodgerville	H. Doan	do	1½	6	12 do	120 00
Hensall et Zurich	C. Buschlen	do	6¼	6	12 do	183 32
Hepworth et Parkhead	W. Simpson	do	3	2	12 do	55 00
Hiawatha et Keene	J. Brumwell	do	6	1	12 do	40 00
Highfield et Malton	N. Heacock	Cheval ou voit.	3¼	2	12 do	68 00
Highgate et stat. de ch. de fer	H Bell	Facultatif	1	12	12 do	92 50
Highgate et Turin	D. Teetzel	do	4½	2	12 do	48 00
Hillier et Rosehall	J. G. Ferguson	Cheval ou voit.	2½	2	12 do	50 00
Hillsdale et Medonte	C. Waugh	do	9	3	12 do	140 00
Hinch et Newburg	W. Hinch	do	6	2	12 do	60 00
Hoath Head et Owen Sound	J. W. Cross	Facultatif	7	1	12 do	30 00
Holland Landing et station de chemin de fer	T. Kays	A pied	⅛	24	12 do	75 36
Holly Park, King et Nobleton	R. J. Wellar	Facultatif	8, 10 et 4¾	3	12 do	299 16
Holmesville et Porter's Hill	E. Kelly	En voiture	4	3	9 do	37 50
Holmesville et station de chemin de fer	do	do	⅛	12	9 do	30 00
Holstein et Mount Forest	J. Walmsley	Facultatif	6	3	12 do	75 00
Holstein et Murdoch	T. Pollock	do	3½	3	12 (6. 36 pay. l'an dern.)	71 64
Holt, Mount Albert et station de ch. de fer de Mount Albert	A. Clifford	do	2½ et 1½	6 et 12	12 mois	175 00
Honeywood et Singhampton	J. H. Stinson	Cheval ou voit.	17	3	12 do	185 00
Hoodstown et Huntsville	J. F. Hanes	Facultatif	12	1	9 do	56 25
Hopetown et White	P. Corbett	Cheval ou voit.	12	1	12 do	50 00
Horning's Mills et Shelburne	T. C. Lusty	do	6	6	12 (m. l'am.)	174 00
Housey's Rapids et Malta	J. Housey	Facultatif	11	1	12 mois	88 00
Humber, Tormore et Weston	W. W. Scott	Cheval ou voit.	8 et 10	6 et 3	12 do	423 52
Humberstone et station de chemin de fer	D. Stapf	do	½	12 et 24	12 do	131 00

ETAT No 2, A.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Huntsville et Port Vernon	J. F. Hanes	Facultatif	12	1	3 mois	18 75
Hurdman's Bridge et Ottawa	P. H. Cassidy	Cheval ou voit.	2½	6	9 do	45 00
Hurdville et Waubamick	J. N. Hurd	Facultatif	5	1	12 do	35 00
Huston et station de ch. de fer	R. Kirkby	do	1	12	12 do	96 00
Huston et Trecastle	do	Cheval ou voit	4	6	12 do	96 00
Hybla et York River	W. McCormack	Facultatif	10	1	12 do	32 00
Hyde Park et station de chemin de fer	J. F. Reeve	do	1	6	12 do	50 00
Ilderton et stat. de ch. de fer	J. McQueen	do	1/16	12	12 do	40 00
Ingersoll et Lakeside	J. Lee	En voiture	20	6	12 do	499 00
Ingersoll et Peebles	J. Dennis	Facultatif	6	3	12 do	100 00
Ingersoll et Port Burwell	E. Gray	En voiture	32	6	12 do	855 00
Ingoldsby et stat. de ch. de fer	A. Baker	Facultatif	5	2	12 do	80 00
Inistioge et stat. de ch. de fer	H. Armstrong	do	2½	3	12 do	91 00
Inkerman et Iroquois	W. Wood	En voiture	21	6	12 do	348 24
Innerkip et Woodstock	J. Yeo	Facultatif	27	6	12 do	455 00
Innisfil et Lefroy	W. Dickey	Cheval ou voit.	8½ et 7	6	12 do	248 99
International, Pont, et stations de chemin de fer	J. M. McLachlan	Facultatif	⅛	24	6 do (jus. 30 sept. '79)	25 00
do do	G. Graham	do	⅛	24	6 dep. do	25 00
Inverhuron et Tiverton	H. Cameron	do	3	3	12 mois	65 00
Invermay et Owen Sound	R. Shannon	do	18	6	12 do	580 00
Inwood et stat. de ch. de fer	J. M. Cartwright	do	1/16	12	12 do	20 00
Iona et station de chem. de fer	W. McLandress	do	1¾	12	12 do	148 00
Irena et Rowena	T. S. Carter	Cheval ou voit	3	2	3 do	8 75
Irish Creek, station de ch. de fer de, et Merrickville	S. Crozier	En voiture	9	6	12 (m. l'am.)	198 00
Ivy et Thornton	J. Goodfellow	Facultatif	4½	6	12 mois	150 00
Jaffa et Orwell	J. O. Zavitz	do	3	2	12 do	60 00
Jarvis et station de chem. de fer	E. Lea	En voiture	⅝	18	12 do	94 20
Jockvale et Manotick	D. K. Clothier	do	5	3	3 do (jus. 30 juin '79)	20 00
do do	J. McKinstry	do	5	3	9 dep. do	45 00
Johnson et Owen Sound	W. Lemon	Facultatif	15	3	6 mois (jus. 30 sept. '79)	110 00
do do	J. D. Simpson	do	13	3	6 dep. do	104 74
Johnson's Mills et Zurich	C. Buchlen	Cheval ou voit.	4	2	12 moic	64 00
Jones' Falls et Morton	T. Kenny	Facultatif	3	2	12 do	40 00
Jordan et Pelham Union	J. Johnston	do	4	2	12 do	40 00
Juddhaven te Windermere	F. E. Judd	do	4	1	Part. des saisons 1878-79 et 1879-80	20 00
Jura et Thedford	J. McCordie	En voiture	7	3	12 mois	104 00
Keatsville et Rosseau	J. E. Keates	Facultatif	10½	1	12 do	40 00
Keene et Lang	W. Edwards	do	2½	6	12 do	59 00
Keene et Norwood	R. Gratton	En voiture	18	3	12 do	215 00
Keene et Peterboro'	M. Kenely	do	12	6	12 do	335 00
Kelvin et Northfield Centre	J. W. Hainer	Facultatif	2	3	12 do	56 00
Kemble et Wolseley	A. Johnston	do	4½	1	3 do (jus. 30 juin 1879)	11 25
do do	J. Hearn	do	4½	1	9 dep. do	28 50
Kemptville and Merrickville	C. W. Putnam	En voiture	18	6	12 mois	400 00
Kemptville et station de chemin de fer	R. Leslie	Facultatif	1	24	12 (m. l'am.)	123 60

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport de malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Kenilworth et Petherton	M. Enright	Facultatif	3	6	12 mois	125 00
Kenilworth et station de chemin de fer	R. Gordon	do	¼	12	12 do	75 00
Kenilworth et Riverstown	G. McGuire	do	3	6	12 do	95 00
Kenilworth et Wagram	J. Craig	do	5	2	12 do	76 00
Kennaway et Maynooth	M. Watt	do	14	1	12 do	80 00
Kennaway et Wiarton	A. Greig	do	6	1	1 mois	2 50
Kent Bridge et Louisville Station	J. A. Langford	do	2½	6	12 mois	95 00
Keswick et Newmarket	W. Earl	En voiture	14	6	9 do (jusq. 31 déc. '79)	279 00
do do	J. Kavanagh	do	14	6	3 dep. do	93 00
Killyleagh et Thornton	J. Goodfellow	Facultatif	3	2	9 mois	37 50
Kilmanagh et Mono Road Station	W. Williams	Cheval ou voit.	3	3	12 do	59 00
Kilmarnock et Smith's Falls	J. Corbett	do	8½	2	12 do	85 00
Kilsyth et Peabody	J. Magee	do	15	2	12 do	145 00
Kimball et station de ch. de fer.	J. Kimball	Facultatif	1/16	6	12 do	12 48
Kimball et Wilkesport	B. Barr	En voiture	7	6	6 do	75 00
Kincardine et Port Elgin	J. Gentles	do	24	6	12 do	500 00
Kincardine et stat. de ch. de fer	do	Facultatif	¼	12	6 (m. l'am. j 30 sept. '79)	46 50
do do	H. A. McIntosh.	do	¼	12	6 dep. do (m. l'am.)	61 50
Kincardine et Walkerton	J. McNeil	Cheval ou voit.	28	6	12 mois	640 00
King et Oak Ridges	E. Curtis	do	7½	6	12 do	215 00
King et station de chemin de fer	J. Bridle	A pied	½	6	12 (m.l'am.)	51 00
Kinglake et Straffordville	H. Walmsley	Facultatif	8	2	12 mois	60 00
Kingsmill et Port Bruce	M. Millard	En voiture	11¼	6 et 12	9 do	292 50
Kingston et Loughboro'	L. Guess	do	17	6	4 do	81 63
Kingston et Newboro'	D. H. Manuel	do	41	6	12 do	973 00
Kingston et Newburgh	H. Finkle	do	22	6	12 do	495 00
Kingston et Perth Road	J. Stoness	do	18	3	12 do	200 00
Kingston et Picton	W. Aylsworth	do	40	6	6 do	650 00
Kingston et Portsmouth	W. Wilson	Cheval ou voit.	2	6	12 do	100 00
Kingston et boîtes aux lettres des rues	J. Ryan	Facultatif	4	18	12 (m. l'am.)	248 00
Kingsville et Oxley	E. R. Scratch	do	10	3	12 mois	144 00
Kingsville et Pelee Island	Odette et Wherry	do	20	2	13½ semain.	50 62
Kinkora et Sebringville	J. Stock	do	8 et 12½	2	12 mois	103 19
Kinloss et Lucknow	W. Wadsworth	En diligence	12	6	12 do	280 00
Kinmount et Minden	H. Workman	Facultatif	12	6	9 do	135 00
Kinmount et Mount Irwin	T. R. White	do	7	1	12 do	35 00
Kinmount et stat. de ch. de fer	W. Davey	do	1/16	12	12 do	50 00
Kippen et station de ch. de fer	R. Mellis	do	⅝	12	12 do	80 00
Kirkfield et station de ch. de fer.	M. O'Neill	En voiture	½	12	12 do	52 00
Kirkwall et Rockton	J. T. Smith	Cheval ou voit.	15	6	12 do	150 00
Klineburg et station de ch. de fer	M. Lellis	Facultatif	1¼	12	12 do	150 00
Knapdale et Newbury	H. McLean	Cheval ou voit.	6	1	12 do	25 00
Korah et Sault Ste-Marie	D. Everett	do	7	1	12 do	50 00
Kossuth et Preston	J. D. Groh	Facultatif	5½	2	12 do	49 00
Lafontaine et Pénétancouchine	L. Moreau	Cheval ou voit.	9	2	12 do	75 00
Lakefield et Lakehurst	J. Irwin	En voiture	19	3	12 do	244 00
Lakefield et stat de ch. de fer	W. Hamilton	Facultatif	⅛	12 et 18	3 do	18 00

i

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en miles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Lac Opinicon et Laughboro'.....	W. D. Waters.....	Cheval ou voit...	17	2	12 mois	160 00
Lac Tallown et Mattawa	J. McMeekin.....	do ...	24	1	12 do	150 00
Lambeth et Raper	J. Hawlett.....	Facultatif	4	2	12 do	35 00
Lamon et Sylvan	A. McLachlan ...	do	3¼	2	12 do	35 00
Lanark et McDonald's Corners..	H. Hawkins.....	Cheval ou voit...	14	3	12 do	220 00
Lanark et Middleville.....	A. Lawson.....	do ...	7	1	12 do	40 00
Lanark et Perth.....	J. Wardrobe.....	Facultatif	12	6	12 do	64 00
Lanark et Rosetta	R. McFarlane.....	do	15	2	12 do	132 00
Lancaster et Rivière Raisin.....	G. Grant.....	do	1	12	12 do	124 80
Langside et Lucknow.....	N. McDonald.....	do	7	2	12 do	59 00
Langstaff et Thornhill	H. Richards	do	1¼	6	12 do	40 00
Langton et Marston	J. A. Moore.....	Cheval ou voit..	5½	2	12 do	60 00
Langton et Wilson	W. R. Reed.....	En voiture.....	3½	2	12 do	48 00
Lansdown et Warburton.....	J. H Keating.....	Facultatif	4½	1	12 do	27 72
Latimer et Wolf's Corners	T. Reynolds	do	1	3	12 do	35 00
Lavant et Watson's Corners	A. Browning.....	Cheval ou voit...	13	1	12 do	60 00
Lawrence Station et station de chemin de fer	N. Dewar.....	do ..	5	6	9 do (jusq. 31 déc. '79).	82 50
do do ...	C. B. Campbell..	do ...	5	6	3 dep. do ..	42 25
Leamington et Rondeau	J. Hill.....	En voiture	38½	3	12 mois	400 00
Leamington et Windsor	G. Wigle	do	38	6	12 do	500 00
Leaskdale et Sutherland Station	J. Switzer.....	Facultatif	13	6	12 do ...	350 00
Lebanon et Moorefield	J. Sinclare.....	Cheval ou voit...	8	3	12 do ...	130 00
Lefaivre et Monte Bello	H. Lefaivre.....	Facultatif	3	3	12 do ...	40 00
Lefroy et station de ch. de fer...	H. McKeggie.....	En voiture.....	⅛	12	12 do ...	50 00
Lemieux et Riceville	D. Metcalf.....	Facultatif	6½	1	12 do ...	38 00
Lemonville et Stouffville	J. McMullen	do	6	6	12 do ...	175 00
Leskard et Newcastle	B. Dunsford.....	En voiture.....	10	6	6 do (jusq. 30 sept. '79).	130 00
do do	J. Mason	do	10	6	6 dep. do	100 00
Lethbridge et stat. de ch. de fer	G. A. Lehmann.	Facultatif	100 pds.	6	12 mois	15 00
Lethbridge et Sparrow Lake	A. Wianko	do	4½	1	12 do	45 00
Letter Kenny et Rockingham ...	J. Gallagher.....	Cheval ou voit.	6	1	12 do	46 00
Lieury et McGillivray	M. Coates	Facultatif.....	9	3	12 do	84 00
Lime Lake et Roblin	J. Maxwell...	do	11	2	12 do	50 00
Lindsay et station de chemin de fer de Midland	B. Gunigle.....	A pied	¼	24	12 do	195 00
Lindsay et stations de ch. de fer W. P. P. et L. et de Victoria..	H. Workman.....	Facultatif	¼	24	12 do	140 00
Linton et Lloydtown	J. Wreggitt.....	do	3¼	6	12 do	98 00
Linwood et St. Jacob.....	F. Stricker..	do	12	6	12 do	470 00
Lisbon et Wellesley.	J. Zinkann.	do	2	2	12 do	48 50
Lisle et station de ch. de fer.....	T. H. Harrison...	do	⅛	12	12 do	50 00
Lisle et Randwick.....	E. Wellar	do	6	3	12 do	75 00
Listowel et Mitchell.....	W. F. Hacking ..	En voiture..	23	6	12 do	624 00
Listowel et Molesworth...	S. Lougheed.....	Facultatif.....	11	6	12 do	219 00
Listowel et station de ch de fer.	R. R. Hay.....	do	¾	12	12 do	64 35
Little Britain et Port Hoover ..	R. W. Roach	do	7	3	12 do	100 00
Little Britain et station de chemin de fer.....	do	do	2	12	12 do	150 00
Little Current et Manitowaning	G. B. Abrey.....	do	22	6 pr. mo.	Reste de la sais. '78-'79	24 00
Little Current et Parry Sound	W. Bowers.....	do	180	3 pr. mo.	do ..	192 00

ETAT No. 2, A.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	N° de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Little Current et Parry Sound...	J. M. Ansley.....	Facultatif	180	1 p.s. et 3 p. m	Sais. '79-'80..	1,380 00
Little Current et Sault Sainte-Marie.....	W. O. Liscombe.	do	164	1 p.s. et 3 p. m.	do ..	1,396 50
Little Current et Sheguindah ...	D. Lewis.....	do	8	1	Saison, 1879.	31 00
Lochiel et Mongenais.....	E. Dewar.....	Cheval ou voit...	12	3	6 mois (jus. 30 sept. 1879)	75 00
do do	J. Sicord.....	do ..	12	3	6 dep. do ..	55 00
Lockville et Pleasant Valley.....	J. Kennedy.....	Facultatif.....	3	1 et 2	12 mois.....	36 25
Lombardy et Smith's Falls.....	D. F. Wood... ..	Cheval ou voit...	7	6	12 do ...	150 00
Londesboro' et station de chemin de fer.....	J. Bell.....	Facultatif.	⅝	12	12 do ...	94 20
London et London East...	C. Lilley.....	En vciture..	1	18	12 do ...	138 00
London et Lucan.....	A. Jamieson.....	do	16½	6	12 do ...	781 24
London et Nairn.....	J. Charles.....	do	21¼	3	12 do ...	300 00
London et Petersville.....	J. R. Gurd.....	do	1	6	12 do ...	78 50
London et St. James' Park.....	J. Taylor.....	Facultatif	1	6	2 do ...	13 25
London et boîtes aux lettres.	M. O'Meara.....	do	¼	12	12 do ...	78 50
Longford Mills et station de chemin de fer.....	J. Thomson.....	do	⅛	12	12 do ...	30 00
Longford Station et Rama.....,..	J. McPherson.....	do	1¼	6	12 do ...	60 00
Longwood et Middlemiss.....	T. Langtrey.....	do	5	3	12 do ...	90 00
Longwood et station de ch. de f.	J. G. Begg.....	do	¼	12	12 do ...	25 00
Longwood Station et Osman.....	E. A. Langhton.	Cheval ou voit...	8	2	3 do ...	12 50
Lorneville et stat. de ch. de fer..	T. Morrison.....	Facultatif.....	¼	12	12 do ...	52 11
Lourdes et Ottawa.....	E. Dorion.....	En voiture.....	3½	3	12 do ...	56 25
Lowbanks et Stromness...	J. Michener.	Facultatif	6	2	12 do ...	78 00
Lucan et McGillivray et station.....	J. Judge...	En voiture.....	3	12	12 do ...	173 00
Lucknow et stat. de ch. de fer...	D. Campbell.....	Facultatif.....	¾	12	12 do ...	94 20
Lumley et Stewart's Corners.....	W. Dinnin	Cheval ou voit. .	3	3	3 do ...	11 25
Luther et Peepabun.., ...	S. Stuckey..	Facultatif	5	2	12 do ...	50 00
Luther et Tarbert.....	do	Cheval ou voit...	4½	2	12 do ...	50 00
Luther et Waldemar.....	D. Jenkins.....	do ..	4	6	12 do ...	143 00
Luttrell et Maidstone.....	H. McPharlin.....	Facultatif..	4½	2	12 do ...	65 00
Lyn et station de chemin de fer.	G. S. Buell.....	do	1	6	12 do ...	62 80
Lyndhurst et Seeley's Bay.....	G. M Witherel...	Cheval ou voit...	5	3	12 do ...	140 00
Lynedoch et Silver Hill.....	R. E. Smith.....	Facultatif	5	3	12 do ...	95 00
Lynn Valley et station de chemin de fer.....	J. Gray	do	⅛	tel q req.	12 do ...	15 00
Lynnville, Nixon et station de chemin de fer.....	W. Hare.....	En voiture	4	6	12 do ...	130 00
McDonald's Corners et North Lancaster	A. Leclair.....	Cheval ou voit.	3	6	12 do ..	100 00
McDonald's Corners et Ompah. .	W. Lock.....	do ..	22	1	12 do ...	156 00
McDonald's Corners et St. Raphael West.....	M. McDonell.....	do ..	2	6	12 do ...	70 00
McGregor et station de ch. de f..	H. C. Leonard...	Facultatif	⅛	12	12 do ...	25 00
McIntosh Mills et Mallorytown...	I. B. Mallory.....	En voiture.....	8	3	6 do (jus. 30 sept. '79)..	75 00
do do ..	R. W. Tennant...	do	8	3	6 dep. do ..	47 50
McKellar et Parry Sound....	W. F. Thomson..	Facultatif	16	3	12 mois.....	199 00
Maberly et Perth....	J. Emison.	Cheval ou voit...	21	2	7 do (jus. 31 oct. '79)...	81 67
do do	R. Davidson	do ..	21	2	5 dep. do ..	58 33

i

ETAT No 2, A.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Macbeth et Rigaud	A. McBean	Facultatif	6	3	12 mois	90 00
Madoc et station de ch. de fer	S. Barnum	En voiture	½	12	1 m. 21 jours.	9 00
Madoc et Thanet	E. Cameron	Cheval ou voit	31	2	3 mois (jus. 30 juin '79)	73 75
do do	J. Smith	do	31	2	9 dep. do	225 00
Magnetawan et Nipissingan	J. Chapman	Facultatif	34	2	12 mois	500 00
Magnetawan et Pearceley	T. G. Pearce	do	6½	1	12 do	52 00
Magnetawan et Rosseau	A. Harvie	En voiture	34	3	12 do	468 00
Malakoff et North Gower	E Elliott	Facultatif	4	3	12 do	53 08
Mallorytown et station de chemin de fer	R. W. Tennant	do	⅛	12	12 do	20 00
Mallorytown et Rockport	W. S. Andrews	Cheval ou voit	11	3	12 do	164 00
Malone et Marmora	G Richardson	do	13	2	12 do	95 00
Malta et Severn Bridge	T. Whyte	Facultatif	4	2	12 do	50 00
Malton et Sandhill	W. Hale	En voiture	12	6	12 do	348 00
Malvern et Scarboro' Junction	W. S. Walton	Cheval ou voit	23	6	12 do	345 00
Manchester et stat. de ch. de fer.	G. Houck	do	1	12	12 do	119 00
Mandamin et Oban	W. Carrick	Facultatif	3	3	12 do	78 00
Manilla et station de ch. de fer	J. T. Skinner	do	2	12	6 do (jus. 30 sept, '79).	109 50
do do	D. Black	do	2	12	6 dep. do	125 00
Manitowaning et Providence Bay	W. R. Abrey	do	33	1 en été 3 p. m. en H	12 mois	262 95
Manotick et station de ch. de fer.	J. Anderson	do	3½	6	3 do (jus. 30 juin 1879).	58 50
do do	W. Hicks	do	3½	6	9 dep. do	80 24
Manswood et stat. de ch. de fer.	A. Wooding	do	⅛	6	12 mois	32 00
Maple et Purpleville	D. Kinnee	do	12	6	9 do (jus. 31 déc. '79)	213 75
do do	J. P. Rupert	do	14	6	3 dep. do	60 00
Maple et station de ch. de fer	J. Hood	A pied	½	12	12 mois	75 00
Mapleton et New Sarum	L. W. McLearn Surety	Chaloupe ou voit	4	3	12 do	75 75
Markdale et stat. de ch. de fer	E. D. Wilcox	Facultatif	½	12	12 do	60 00
Markdale et Traverston	J. Travers	do	7½	1	12 do	45 00
Markham et Milnesville	J. Gregory	Cheval ou voit	2½	3	12 do	50 00
Markham et station de ch. de fer.	J. Marshall	Facultatif	¾	24	12 do	65 00
Marmora et Norwood	C. Griffin	Cheval ou voit	21	3	12 do	200 00
Marmora et Stirling	A. G. Scott	En voiture	16	6	12 do	44 00
Marshville et stat. de ch. de fer.	W. McOuet	Facultatif	3	6	3 do	24 75
Marshville et Wainfleet Centre	do	En voiture	3½	6	9 do	74 25
Martintown et Rivière Raisin	J. C. Campbell.	do	12	6	12 do	270 00
Marshville et Russell	S. T Cheney	Facultatif	4	6	12 do	50 00
Matlock et Wyoming	J. P. Jarmaine	do	4	2	12 do	40 00
Mattawin et B. du Tonnerre, etc	J. Conmee	En voiture	118	1	3 mois 8 jrs.	105 00
Maxwell et Wareham	G. Wright	Cheval ou voit	5	2	12 mois	55 00
Maynooth et Monteagle Valley	P. J. Green	Facultatif	12	1	12 do	78 00
Maynooth et Thanet	W. Jarman	Cheval ou voit	36	2et3	12 do	765 00
Meaford et Owen Sound	J. M. Barclay	do	19	6	12 do	246 00
Meaford et station de ch. de fer.	S. Paul	Facultatif	1	12	12 do	60 00
Meaford et Strathnairn	R. Ford	En voiture	8	1	12 do	50 74
Meaford et Walter's Falls	J. H. Deleree	Cheval ou voit	14	2	12 do	128 00
Mecunoma et Uplands	R. Patton	Facultatif	10	1	12 do	68 75
Melancthon et stat de ch. de fer.	J. Brown	do	⅙	6	12 do	68 64
Menie et station de ch. de fer	J. Milne	do	9	1	12 do	50 00

ETAT No 2, A.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Merivale et Ottawa	E. B. Hopper	Facultatif	8	2	12 mois	80 00
Metcalfe et West Winchester	L. Fleming	Cheval ou voit	16	3	12 do	220 00
Michipicoton River et Sault Sainte-Marie	P. W. Bell	Facultatif	160	1 pr. mo.	Sai. '78-'79	180 00
Midland et chemin de Pénétanguishene	T. B. J. Gladstone	do	2	12	4 mois	50 00
Midland et station de ch. de fer	do	A pied	½	12	8 do	40 00
Mildmay et station de ch. de fer	M. Campbell	Facultatif	¼	12	12 do	50 00
Milford et Picton	D. D. McKibbon	Cheval ou voit	10	6	12 do	199 00
Milford et Pointe Traverse	D. McLaughlin	do	12	2	12 do	99 00
Millbrook et Mount Pleasant	J. Armstrong	do	8	6	12 do	263 00
Millbrook et station de ch. de f.	W. Nugent	A pied ou en voit	¾	24	12 do	225 00
Mille Roches et Moose Creek	S. Wood	Voiture	21	3	9 do	173 25
Mille Roches Station et Moulinette	W. M. Tait	Facultatif	1	12	12 do	100 00
Mill Point et Napanee	E. W. Rathbun	do	7	6	12 do	235 50
Milton et station de ch. de fer	B. Hemstreet	do	½	24	12 do	125 00
Milverton et Poole	E. Taylor	En voiture	4	6	12 do	200 00
Minden et station de ch. de fer	H. Workman	Facultatif	7	6	3 do	45 00
Minden et Shedden	J. Lunan	do	24	6	12 (m. l'am.)	573 00
Minesing et station de ch. de fer	M. Ronald	do	2	6	7 mo. 21 jrs	49 12
Mitchell et station de ch. de fer	H. P. Kennedy	do	¾	24	3 mois (jusq. 30 juin '79)	39 00
do do	W. W. Hicks	do	¾	24	9 dep. do	75 52
Mitchell's Bay et Oungah	C. B. Kinney	Cheval ou voit	9½	2	12 mois	95 00
Moira et Plainfield	W. H. Dean	do	8	3	12 do	95 00
Moneymore et Roslin	J. Thompson	Facultatif	6½	1	12 do	30 00
Mono Centre et Orangeville	D. Montgomery	do	25	3	12 do	200 00
Mono Mills et station du chemin de Mono	J. Davis	do	9	6	12 do	345 00
Mono Mills et Relessey	J. Stinson	Cheval ou voit	13	2 et 3	12 do	157 50
Monticello et Tarbert	E. Colbeck	do	9	2	12 do	100 00
Montrose et Port-Robinson	J. Burton	Facultatif	5	3	9 do (jus. 31 déc. '79)	75 00
do do	W. Green	do	5	3	3 dep. do	20 00
Moose Creek et Moulinette	W. Tate	do	20	6	3 mois	77 25
Moose Creek et Tayside	J. McPhail	do	3	3	12 do	52 48
Morningdale Mills et Stratford	J. Dillabaugh	En voiture	19	6	12 do	530 00
Morningdale Mills et Tralee	J. Askin	Cheval ou voit	10	3	12 do	115 00
Morpeth et Thamesville	W. McDonald	En voiture	15	6	12 do	293 00
Morrisburg et Waddington, E.U.	S. S. Stata	Facultatif	3	6	6 do (jus. 30 sept. '79)	23 74
do do	W. J. Murphy et Cie	do	3	6	6 dep. do	25 00
Morrisburg et West Winchester	C. Kittle	En voiture	22 1/6	6	12 mois	600 00
Mosborough et stat. de ch. de fer	J. I. Hobson	Facultatif	⅛	6	12 do	40 00
Mosside et Sutherland's Corners	J. McCabe	Non spécifié	5	2	1 do	4 33
Motherwell et St. Mary's	W. Roger	Cheval ou voit	10	2	12 do	120 00
Mountain Grove et Parham	J. Bender	do	11	2	12 do	110 00
Mount Albion et Rymal Station	J. Wright	Facultatif	2¼	3	12 do	100 00
Mount Forest et station de ch. de fer	I. Coyne	En voiture	½ et 2	12 et 24	12 do	53 20
Mount St. Patrick et Shamrock	J. Brady	Cheval ou voit	5	2	12 do	80 00
Mount Sherwood et Ottawa	T Kennedy	En voiture	3	6	12 do	60 00
Muirkirk et Palmyra, etc	A. Jinkins	do	8¼	6 et 18	9 do	225 00
Muirkirk et station de ch. de fer	A. McDonald	Facultatif	1/10	12	9 do	19 50

i

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Muncey et stat. de ch. de f. St. C. B	R. E. Whiting...	Facultatif.....	1½	6	2 m. (jusq. 31 mai '79.)	6 67
Muncey et station de ch. de fer.	A. McGregor.....	do	½	12	10 dep. do	20 83
Muskoka Mills et Pénétancouchine	J. S. Huntoon...	Bat. en été et facult. en hiver.	20	1	6 mois.....	92 00
Musselburg et Poole.....	G. Shearer.....	Cheval ou voit...	½	3	12 do ...	25 00
Myrehall et Plainfield.	E. N. Gould.....	Facultatif.....	7½ et 8	1	12 do ...	38 45
Myrtle et station de ch. de fer...	J. Hall.....	do	¼	12	12 do ...	40 00
Napanee et Picton.....	Vorce et Potter.	En voiture.....	24	6	12 do ...	1,190 00
Napanee et Switzerville...	P. E. R. Miller...	Cheval ou voit..	6	3	12 do ...	75 00
Napanee et Tamworth..,.....	H. Finkle..	En voiture.....	22	6	12 do ...	180 00
Napier et Strathroy.....	H. E. Still.....	Facultatif.....	11	6	12 do ...	230 00
Nenagh et Orchard.....	T. Duignan	Cheval ou voit...	5½	3	12 do ...	97 50
Newboyne et Pentland.....	H. Joynt	Facultatif.....	5	2	12 do ...	40 00
Newbury et Wardsville.....	C. A. Frickleton	En voiture.....	3	12	12 do ...	180 00
New Dublin et station de ch. de fer	J. A. Brown	Facultatif.....	3½	2	12 do ...	40 00
New Edinburgh et Ottawa....	J. W. Proctor.....	do	1¼	12	12 do ...	53 49
New Edinburgh et station de chemin de fer d'Ottawa	do	A pied	⅝	6	12 do ...	40 00
Newholm et Port Sydney....	D. Ferguson.....	Facultatif.....	6	1	12 do ...	35 00
New Lowell et station de ch. de fe, ...	A. Christie.....	do	⅛	12	12 do ...	24 00
Newmarket et Pine Orchard.....	C. Ganton	do	4½	3	12 do ...	100 00
Newmarket et station de ch. de fer	Ough et Emes....	Cheval ou voit ..	½	24	12 do ...	104 00
Newry et station de ch. de fer...	R. L. Alexander	Facultatif.....	¾	6	12 do ...	62 80
Newry Station et station de ch. de fer.....	D. Gordon	do	⅛	12	12 do ...	50 00
New Sarum et St. Thomas.....	G. W. Cloes.....	Cheval ou voit...	7	6	12 do ...	145 00
Niagara et station de ch. de fer..	R. Warren	do ...	¼	12	12 do ...	60 00
Niagara et St. Catherine.....	W. G. Donnelly.	do ...	12	6	12 do ...	300 00
Nober et station de ch. de fer.....	F. G. Upper	Facultatif.....	1/16	6	12 do ...	10 00
Norland et Uphill.....	J. Griffin	do	31	2	12 et voyages addition..	146 32
Normandale et Vittoria	J. Tuttle.....	En voiture.....	4	3	12 mois.....	79 00
North Augusta et station de chemin de fer	S. Mott	Cheval ou voit...	4½	6	3 do (jusq 30 juin '79)	37 50
do do ...	N. E. Brown	do ...	4½	6	9 dep. do	112 50
North Bruce et Queen Hill	D. McKinnon.....	Facultatif.....	2½	3	12 mois.....	65 00
North Buxton et station de ch. de fer.....	W. P. Walker et caution	do	½	12	12 do ...	25 00
Northcote et Renfrew	A. Frood	En voiture.....	9	2	12 do ...	95 00
North Douro et station de ch. de fer	W. Hamilton	Facultatif....	⅛	12	9 do ...	47 20
North Gower et Osgoode Station	J. A. Lindsay. ...	Cheval ou voit...	8	6	12 do ...	195 00
North Keppel et Owen Sound....	T. Snelgrove.....	A pied ou en voit	21	2	12 do ...	278 00
North Nation Mills Station et Wendover...	W. Lamb..	Facultatif.....	3	6	12 do ...	143 75
North Pelham et Ridgeville	J. A. McQueen...	Cheval ou voit...	10	3	6 do ...	58 00
North Valley et Oznabruck Centre....	R. Dunbar	Facultatif.	4	3	12 do ...	60 00

ETAT No 2, A.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Norwich et station de ch. de fer	W. R. Brown	Facultatif	⅓	12	12 mois	109 90
Norwood et Peterboro'	R. Nicoll	En voiture	20	3	12 do	75 00
Norwood et Round Lake	H. Gerou	Cheval ou voit.	15	1	9 do	56 25
Nottawa et station de ch. de fer	J. Messenger	En voiture	⅝	12	6 do	35 00
Oakland et station de Windham Centre	W. B. Griffin et cautions	do	13	6 et 12	12 do	399 00
Oakville et Trafalgar	J. Doherty	Facultatif	4	6	12 do	163 00
Oakwood et station de ch. de fer	W. H. McLauchlin	do	2	12	12 do	93 60
Oban et Vyner	W. Carrick	Cheval ou voit.	2	1	12 do	26 00
Ochil et Poland	R. Love, jr	do	12	1	12 do	52 00
Odessa et Violet	W. H. Perry	Facultatif	6	6	5 do	47 91
Odessa Road et Violet	do	do	1½	6	7 do	43 75
Obsweken et Tuscarora	S. J. McKelvey	En voiture	3½	3	12 do	120 00
Oil City et Oil Springs	J. Keating	Facultatif	2	6	5 do	83 33
Oil City et station de ch. de fer	do	En voiture	1/16	12et 6	12 do	17 70
Oil City et station de ch. de fer, et Oil Springs	do	Facultatif	2 1/16	6	7 do	116 67
Oil City et Wheeler	do	do	6½	2	2 do	10 62
Old Montrose et Wheatley	T. M. et J. W. Fox, cautions	do	6	2	12 do	81 00
Oliver et Thorndale	J. G. McLeod	do	6	2	12 do	80 00
Omemee et station de ch. de fer	R. Grandy	do	1¼	18et 24	12 do	195 83
Oneida et station de ch de fer	R. E. Glenn et caution	do	¼	6	12 do	78 50
Onondaga et stat. de ch. de fer	L. Buckwell	do	¼	6	12 do	125 60
Orangeville et stat. de ch. de fer	R. J. Poyntz	do	¾	24	12 do	125 00
Orangeville et Vanatter	J. C. Reid	do	5	2	12 do	88 00
Orillia et station de chemin de fer Midland	R. E. Fitzgerald	Cheval ou voit.	½	12	12 do	87 92
Orillia et station de chemin de fer du Nord	J. Harvie	do	½	24	12 do	188 40
Orillia et Warminster	do	Facultatif	7½	6	12 do	235 50
Orléans et Ottawa	H. Dupuis	Cheval ou voit.	9	3	12 do	150 00
Osgoode Station et Russell	W. Bleakley	En voiture	22	6	3 do (jus 20 juin 1879)	123 50
do do	R. Young	do	22	6	9 dep. do	258 75
Oshawa et Raglan	L. Brooks	do	9	6	12 mois	300 00
Oso Station et Plevna	H. Lewis	do	25	1	12 do	148 00
Oso Station et Zealand	W. Armstrong	Facultatif	3	1	12 do	25 00
Ossian et Sarnia	M. Gray	En voiture	42et 32¾	3	12 do	338 16
Ottawa et Terrains de l'Exposit.	W. Darcey	do	1¼	....	Voyag. spéc.	9 00
Ottawa et ministère des postes.	E. Batterton	do	⅛	6	12 mois	339 00
Ottawa et stations de ch. de fer.	T. Kennedy	do	1	T.q. req.	12 do	830 50
Ottawa et st. de C.F. Q.M.O. et O. (Voir Québec pour un trimestre)	H. McGarr	do	3	12	9 do	256 40
Ottawa et Richmond	W. H. Hamilton.	En diligence	20	6	9 do (jus. 31 déc. 1879)	426 00
do do	H. Rielly	do	20	6	3 dep. do	142 00
Otterville et station de ch. de fer	L. Steinloff	En voiture	½	12	12 mois	70 00
Overton et Roblin	W. Grange	A cheval ou voit	3½	2	6 do (jus. 30 sept. '79)	37 50

ETAT No 2, A.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Overton et Roblin	W. M. Paul	Cheval ou voit	3½	2	6 mois dep. le 30 sept.'79	30 00
Owen Sound et station de chemin de fer	E. Patterson	Facultatif	1¼	12	12 mois	125 60
Owen Sound et Saugeen	T. Speirs	Voiture	24	6	1 do (jus. 30 avril '79)	55 75
do do	T. B. Dowsley	do	24	6	11 dep. do	232 83
Oxford Station et station de chemin de fer	A. Holmes	Facultatif	⅛	3	12 mois	20 00
Paisley et station de ch. de fer	R. Cruickshank.	do	½	12	12 do	50 00
Paisley et Scone	J. Gilhuly	Cheval ou voit	13	6	12 do	379 00
Paisley et Williscroft	G. Williscroft	do	8	1	12 do	45 00
Pakenham et Panmure	W. Wilson	do	20	6	12 do	315 00
Pakenham et stat. de ch. de fer.	R. Clark	Facultatif	⅛	24	12 do	100 48
Palmer Rapids et Rockingham	A. McPhee	do	8	1	12 do	50 00
Palmerston et stat. de ch. de fer	R. Wade	do	⅛	12	12 do	74 00
Papineauville Station et Pendleton	J. Chabot	Chal. ou voit	17	6	12 do	355 00
Paris et station de ch. de fer	J. Robinson	En voiture	1	T. q req.	12 do	300 00
Parkdale et station de ch. de fer	T. Coles	Facultatif	⅛	12et 24	12 do	63 75
Park Hill et Sarepta	H. McCann	Cheval ou voit	16	3	12 do	234 00
Park Hill et Strathroy	A. Robinson	Facultatif	18	3	12 do	300 00
Parry Sound et Rosseau	T. McGowan	do	24	3 et 6	6 do (jus. 30 sept. 1879	461 00
do do	J. T. Harvie	do	24	6	6 dep. do (m. l'am.)	296 00
Patilio et station de ch de fer	D. Coutts	Cheval ou voit	¼	6	12 mois	25 00
Pembroke et stat. de ch. de fer	J. Copeland	do	¼	24	12 do	125 00
Pembroke et Rapides des Joachims	do	do	52	3	Saison '79-80	430 50
Pénétanguishine et station de chemin de fer	J. Smith	Facultatif	¼	12	4 mois.21 jrs (jus. 31 déc. 1879)	30 40
do do	E. McDonald	do	¼	12	3 dep. do	18 50
Penville et Tottenham	W. Child	do	6	6	12 mois	120 00
Perch Station et station de chemin de fer	J. Irwin	do	⅛	2	12 do	26 00
Perm et Rosemont	W. Paisley	Cheval ou voit	8	6	12 do	178 00
Perth et station de ch. de fer	J. Allan	En voiture	¾	18	12 do	169 56
Perth et Stanleyville	M. Stanley	Cheval ou voit	9½	1	12 do	31 50
Perth et Tennyson	A. McGregor	do	10	1	6 do (jus. 30 sept. '79)	18 00
do do	W. Devlin	do	10	1	6 dep. do	25 00
Perth à Westport	D. Wardrobe	Voiture	22	2	12 mois	193 60
Peterboro' et stat. de ch. de fer	J. G. Huston	do	½	24et 30	12(m. am'des	216 90
Peterboro' et Warsaw	R. Deen	Cheval ou voit	16	2	3 mois (jus. 30 juin 1879)	61 25
do do	P. Kennedy	do	16	3	9 dep. do	111 00
Petersburg et Roseville	W. Hillborn	do	12	6	12 mois	299 00
Petersburg et Sainte-Agathe	J. Kaiser.	do	2	6	12 do	100 00
Petrolia et station de ch. de fer	P. Barclay	Facultatif	¼	6	12 do	25 00
Phelpston et Vigo	D. Gallagher	Cheval ou voit	4¼	3	3 do	20 00

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Picton et Trenton	J. W. Cannon	En voiture	31	6	12 mois	784 91
Picton et West Lake	H. Lambert	Cheval ou voit.	9½	2	12 do	100 00
Pinedale et Wick	J. Sornberger	Facultatif	4	2	12 do	60 00
Pine Grove et Woodbridge	J. Reaman	do	1½	6	12 do	70 00
Pinkerton et stat. de ch. de fer.	S. A. King	Cheval ou voit.	2	6	12 do	60 00
Plevna et Vennachar	D. W. Hughes	En voiture	17	1	12 do	68 00
Pointe-aux-Pins et Sault-Ste.-Marie	W. G. Foote	Cheval ou voit.	9	3 pr mo.	Saison '78-79	15 00
Pointe Edward et Sarnia	T. Symington	En voiture	2	6	12 mois	157 00
Pointe Fortune et Vankleek Hill	A. Lalonde	do	18	6	9 do (j. 31 déc. '79)	300 00
do do	J. B. Renaud	do	18	6	3 dep. do	86 50
Portage-du-Fort et Ross	M. McLaren	do	3	3	12 mois	60 00
Port Burwell et Simcoe	H. Swan	do	40	6	12 do	1,350 00
Port Cockburn et Trout Lake	H. Fraser	Facultatif	4	2	Part. des saisons '78-79 et '79-80	27 50
Port Colborne et station de chemin de fer	W. Lewis	A pied ou à chev.	¼	12et 24	12 mois	148 96
Port Credit et Streetsville	T. Gill	En voiture	9	12	12 do	600 00
Port Dalhousie et station de chemin de fer	J. Gregory	A pied ou enchal	¼	12	9 do (j. 31 déc. '79)	56 25
do do	J. Holford	do	¼	12	3 dep. do	20 00
Port Dover et stations de chemin de fer	D. Abel	A pied	⅓ & ½	6&24	12 mois	197 82
Port Elgin et stat. de ch. de fer.	M. F. Eby	Facultatif	¼	12	12 do	60 00
Port Elgin et Tara	P. Wardell	do	16	6	12 do	397 00
Port Elmsley et station de chemin de fer	J. Healey	do	1½	3	12 do	52 00
Port Franks et Thedford	J. Dalziel	do	6	3	12 do	100 00
Port Hope et stat. de ch. de fer	R. McBurney	En voiture	½	30	12 do	150 00
Port Lambton et Sarnia	J. Buckley	Facultatif	25	6	12 do	745 00
Port Lambton et Wallaceburg	D. McLean	En voiture	23	2	12 do	100 00
Port Perry et station de chemin de fer	W. Jamieson	do	¼	12	12 do	90 00
Port Perry et Scugog	W. W. Cook	do	7½	2	12 do	90 00
Port Perry et Shirley	J. Taylor	Cheval ou voit.	5	2	6 do (j. 30 sept. '79)	30 00
do do	T. Espin	do	5	2	6 dep. do	20 00
Port Perry et Uxbridge	J. Twohy	En voiture	13	6	12 mois	270 00
Port Robinson et station de chemin de fer	W. Buchner	A pied	¼	24	12 do	120 00
Port Rowan et Rowan Mills	S. Bresseau	Facultatif	5½	2	12 do	49 00
Port Rowan et Tilsonburg	W. R. Reed	do	34	6	12 do	580 00
Port Ryerse et Simcoe	L. Bates	En voiture	6½	6	12 do	175 00
Port Severn et Waubashene	T. W. Buck	Facultatif	5	3	12 do	156 00
Port Stanley et station de chemin de fer	M. Payne	do	⅛	24	12 do	158 00
Prescott, et Ogdensburg, E.-U.	C. Plumb	Bat.-pas. ou voit.	2	18	12 do	400 00
do do	E. R. Baldwin	do	2	6	1 do	27 00
Prescott et stat. de chem. de fer	E. Leslie	En voiture	½	36	12 do	282 60
Preston et Strasburg	J. F. Hermann	Cheval ou voit.	7	6	12 do	275 00
Preston et Waterloo	C. Kress	do	10	12	12 do	660 00
Primrose et Whitfield	J. Hamilton	do	4	3	12 do	50 00
Prince Albert et station de chemin de fer	P. Hurd	Facultatif	¼	12	12 do	80 00

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en miles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Queensville and Ravenshoe.....	N. Wass.....	Facultatif	6	3	12 mois ...	100 00
Rankin et Stafford.....	W. Wright.....	Cheval ou voit...	8	2	12 do ...	73 00
Ratho et station de chem. de fer	J. Morrow.....	A pied.....	⅛	6	12 do ...	52 00
Ravenna et Thornbury.....	J. E. Reid	Cheval ou voit...	7à10	2	12 do ...	61 66
Reaboro' et stat. de chem. de fer	J. Holbert.....	A pied	¼	6	12 do ...	35 00
Red Rocks et Baie du Tonnerre..	D. McLaren.....	Facultatif	75	1 pr. mo.	Sais. '78-'79.	125 00
Renfrew et stat. de chem. de fer	A. Jamieson.....	do	½	24	12 mois ...	251 20
Renton et Waterford	N. W. Pursel.....	En voiture.....	22½	3	12 do ...	220 00
Renton Station et station de chemin de fer.....	T. Wilkinson.....	A pied	½	6	12 do ...	53 38
Renton Station et Tyneside.....	J. Neale...	Facultatif	4	2	12 do ...	40 00
Riceville et Vankleek Hill.	C. Nicholson.....	Cheval ou voit...	18½	6	12 do ...	320 00
Richmond Hill et station de chemin de fer.	S. Proctor	do ..	3¾	12	12 (m. l'am)	124 60
Richmond Hill et Toronto	J. Palmer.....	Facultatif	16	6	12 mois ...	1 00
Richwood et stat de ch. de fer..	W. Taylor.....	do	½	6	12 do ..	78 50
Ridgetown et stat. de ch. de fer	L. S. Hancock...	En voiture.	1	12et 18	12 do ...	127 80
Ridgeway et stat.de chem.de fer	B M. Disher.....	A pied....	¼	12	3 do (j 30 juin '79)	24 96
do do ..	R. Disher.....	do	¼	12	9 dep. do ..	75 00
Ridgeway et Welland.....	A. G. Wilson.....	En voiture..... ...	20	3	12 mois ...	198 00
Rivière Raisin et Vankleek Hill..	A. McArthur.....	do	32	6	12 do ...	800 00
Rob Roy et Singhampton.....	W. Holden.....	Facultatif	6	1	12 do ...	35 00
Rockland et stat. de ch. de fer...	A. Campbell	Chal. ou voiture	1½	6	12 do ...	95 00
Rockside et Salmonville...	R. Smithson.....	En voiture.....	4	2	12 do ...	53 00
Rodney et station de ch. de fer..	A. Humphrey.....	A pied	165 vgs.	12	12 do ...	62 80
Roebuck et Spencerville.....	A. Lawrence.....	do	4½	2	12 do ...	65 00
Rosebank et St. George	J. H. Fleming ...	Cheval ou voit...	5	3	12 do ...	105 00
Rosedale et Shedden	C. Bowins	En voiture.....	6	2	12 do ...	130 00
Rosemont et Shelburne.....	J. Hillock	do	12	6	12 do ...	450 00
Rouge Hill et Toronto...	H. Alexander.....	do	17	6	12 do ...	400 00
Round Plains et Waterford.....	B. H. Ramage....	do	4	3	12 do ...	95 00
Ruscom River et station de chemin de fer.....	J. Duprey.	do	1¼	6	12 do ...	40 00
Ste. Catherine et station de chemin de fer.....	W. Chase.....	Cheval ou voit ..	¾	24	12 do ...	301 44
Ste. Catherine et boîtes aux lettres des rues	P. Sheils.....	Facultatif	...	tel q req.	12 do ...	314 00
St. George et stat. de ch. de fer	J. H. Fleming....	Cheval ou voit...	1	18	12 do ...	131 88
St. Lawrence et Wolfe Island ...	S. D Woodman..	do ..	12	1	12 do ...	50 00
St. Ola et Thwaite's Corners.....	W. Morton.....	Facultatif	6	1	12 do ...	40 00
St. Paul's Station et station de chemin de fer.....	T. Dunseith.....	do	1/16	12	12 do ...	40 00
St. Thomas et station du chemin de fer C. S	M. A. Boughner.	En voiture.....	1	18	12 do ...	225 00
St. Thomas et station du chemin de fer L. et P. S.....	do ..	do	1	48	12 do ...	373 88
St. Thomas et station du chemin de fer St. C. B..	O. Broughner.....	do	1	6	12 do ...	78 50
St. Thomas et Sparta.....	C. Bray.....	Facultatif	11	6	9 do j 31 déc. '79).	195 00
do do	J. Hannan.....	do	11	6	3 dep. do	60 00

ETAT No 2, A.—Détails de tous paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
St. Thomas et boites aux lettres.	F. E. Ermatinger	Facultatif	.....	tel q req.	12 mois	63 75
St. Thomas et Talbotville, etc.	J. Wait	do	3	6	12 do	120 00
Sable River et Wiarton	J. Hutchinson	do	11	1	3 do (jus. 30 juin 1879)	20 00
do do	J. H. Trout	do	11	1	9 dep. do	39 00
Sand Point et stat. de ch. de fer.	J. Young	do	$\frac{1}{16}$	36 et 24	11 mois	156 06
Sandwich et Windsor	A. J. Kennedy	En voiture	2	6	12 do	175 00
Sarnia et Port Huron, E.-U.	M. Sullivan	Facultatif	2	6	12 do	96 00
Saugeen et station de ch de fer.	T. Lee	En voiture	$\frac{1}{3}$	12	12 do	100 00
Sault Ste. Marie et Sault Ste. Marie, E.-U	M. C. Pimm	Facultatif	1	3 et 1	12 do	152 80
Scotch Block et station de chemin de fer	J. Turner	do	$\frac{1}{2}$	6	6 do	20 00
Seaforth et station de ch de fer.	S. Dickson	do	$\frac{1}{4}$	24	12 do (et voy extra)	110 85
Seagrave et stat de ch. de fer.	N. Thorn	do	$\frac{1}{2}$	6	12 mois	71 76
Seaton et Yorkville	B. Cole	do	$1\frac{1}{2}$	6	6 do jus. 30 sept. 79)	30 00
do do	E. T. Handcock	do	$1\frac{1}{4}$	6	6 dep. do	30 00
Sebringville et stat. de ch de fer	J. G. King and H. A Scarth. St's	do	$\frac{3}{4}$	12	12 mois	109 [illegible]
Seneca et station de ch. de fer	M Young, ex	do	$\frac{3}{8}$ et $\frac{1}{2}$	12 et 18	3 do	91 65
Severn Bridge et station de chemin de fer	W. Wilder	do	$\frac{1}{2}$	12	12 do	59 48
Shanty Bay et stat. de ch de fer.	A. Budd	do	$\frac{1}{4}$	6	12 do	35 00
Shedden et stat. de ch. de fer	N. LeRoy	En voiture	$\frac{1}{2}$	12	12 do	60 00
Sherbourne et stat. de ch de fer	E Berwick	Facultatif	$\frac{1}{4}$	12	12 do	62 80
Sherkston et stat. de ch de fer	H. B Zavitz	do	$\frac{1}{4}$	6	12 do	50 00
Siloam et Uxbridge	A. Webster	Cheval ou voit.	5	3	6 do (jus. 30 sept. '79)	32 50
do do	E Wootten	do	5	3	6 dep. do	37 50
Silver Islet et Grand Portage, E.-U	J. Conmee	Char. ou autrem.	84	1	Sais. '78-79	635 00
Silver Islet et Grand Marais, E.-U	do	Facultatif	117	1	Bal. des saisons '78-79	300 00
Simcoe et "Air Line," station de chemin de fer de	L. Bates	En voiture	1	12	12 mois	113 04
Simcoe et station de chemin de fer P. D et L. H	H. Hall	do	$\frac{1}{2}$	24	12 do	150 00
Sinclairville et York	E. Wilson	do	$6\frac{1}{2}$	2	12 do	70 00
Sligo et The Grange	A. McLaren	Facultatif	2	2	3 do	7 50
Smith's Falls et station de chemin de fer	J. Corbett	do	$3\frac{1}{2}$	24	12 do	150 00
Smithville et Welland Port	J. F. Beattie	En voiture	9	6	12 do	297 00
Solway et Walkerton	D McIntyre	Facultatif	$6\frac{1}{2}$	2	12 do	60 00
Sombra et Marine City, E.-U	P. Cattanach	En chaloupe	2	3	12 do	36 00
Sombra et Thornyhurst	E. Thornbury	Facultatif	6	2	12 do	71 50
Sombra et Wilkesport	N Cornwall	do	8	3	6 do	70 00
Sonya et station de ch. de fer	A. Black	do	$\frac{3}{8}$	6	12 do	80 00
South Cayuga et Upper	T. Beasley	do	$3\frac{1}{2}$	2	12 do	28 00
South March et Stittsville	T. Smyth	En voiture	15	6	12 do	438 00
South Mountain et Vancamp's Mills	W. Wood	Facultatif	5	3	6 do	30 00
Spencerville et station de chemin de fer	M. Imrie	Cheval ou voit.	$1\frac{1}{2}$	6	9 do (jus. 31 déc. '79)	58 68
do do	A. D. Landon	do	$1\frac{1}{2}$	6	3 dep. do	16 25

7—4*

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport de malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Spencerville et Ventnor	J. McAuley	Facultatif	4	2	12 mois	60 00
Spring Arbor et Walsingham Centre	J. W. Hazen	do	2	3	12 do	26 00
Springfield et stat. de ch. de fer.	J. Dynes	do	¼	12	3 do (to 30 juin 1879)	25 00
do do	J. Mann	do	¼	tel q req.	9 dep. do	46 80
Springford et stat. de ch. de fer.	J. Buckberrough	do	3	6	12 mois	150 00
Springville et stat. de ch. de fer.	W. Bidgood	Cheval ou voit.	3	12	6 do (jus. 30 sept.'79).	100 00
do do	T. H. Bell	do	3	12	6 dep. do	72 00
Spry et Stoke's Bay	W. Lyons	Facultatif	8½	1	12 mois	45 00
Spry et Wiarton	H Trout	do	55	1	12 do	171 00
Stayner et station de ch. de fer.	J. H. McKeggie	do	¼	24 et 12	12 do	92 31
Stayner et Vanvlack	J. Vanvlack	do	13	1	12 do	52 00
Stayner et Vigo	D. Gallagher	do	12	3	9 do	168 75
Stevensville et station de chemin de fer	J. Clark	do	¼	6 et 12	12 do	90 51
Stittsville et stat. de ch. de fer.	G. A. Burroughs	do	120 vgs	6	15 do	18 20
Stony Creek et Woodburn	J. Spera	Cheval ou voit	15½	3	12 do	115 00
Stony Lake et Warsaw	S. Payne	do	12	1	6 do (jus. 30 sept. '79)	30 00
do do	P. Kennedy	do	12	1	6 dep. do	25 50
Stouffville et stat de ch. de fer.	M. Flint	Facultatif	½	24	12 mois	120 00
Stratford et stat. de ch. de fer	J. Forbes	En voiture	¾ et ½	12 et 38	12 do	430 76
Strathroy et boîtes aux lettres	H. McColl	A pied		tel q req.	12 do	25 00
Sturgeon Bay et station de chemin de fer	P Christie	Facultatif	½	12	8 do	10 66
Sunderland et stat. de ch. de fer.	C. Wills	do	¼	24	6 do (jus. 30 sept. '79)	43 82
do do	D. Malone	do	¼	24	6 dep. do	66 50
Sweaburg et Woodstock	W. Cody	do	6	3	12 mois	80 00
Sylvan et Widder	W. Randall	do	3	6	12 do	108 00
Talbotville Royal et Tempo	C. Wait	do	3	2	12 do	60 00
Tavistock et stat. de ch. de fer.	G. Matheson	do	⅛	12	12 do	50 00
Teeswater et stat. de ch. de fer.	W Clark	do	¾	12	12 do	100 00
Teeswater et Wingham	J. Cake	do	10	6	12 do	295 00
Thanet et The Ridge	J. McGregor	Cheval ou voit.	8	1	12 do	30 00
Thompsonville et stat de chemin de fer	W. Train	Facultatif	1	12	9 do (jus. 31 déc 1879.	67 50
do do	C. Strongman	do	1¼	12	1 do (jus. 31 janv. '80)	8 08
do do	J. T. Schmietendorf	do	1¼	12	2 dep. do	16 66
Thornhill et stat. de ch. de fer.	R. Vanhorn	Cheval ou voit.	3	6	12 mois	188 40
Thornhill et Toronto	do	En voiture	14	6	9 mois 4 jrs. (j. 4 janv. '79)	233 00
do do	W. T. Brown	do	12	6	2 mois 27 jrs (dep. do).	58 82
Thornton et stat. de ch de fer.	J. Goodfellow	Facultatif	¼	12	12 mois	75 00
Thorold et stat. de ch. de fer.	A. L. Fitch	En voiture	1	24	12 do	125 60
Tilsonburg et stat. de ch. de fer.	J. Ostrander	Facultatif	1½	24	12 do	275 00

ETAT No. 2, A.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Tioga et stat. de chemin de fer..	A. Lemon	Facultatif	½	12	12 mois..	37 50
Toronto, division ouest de.....	.....	.....	.....	....	Serv. spéc. dur. l'obst. du c. de fer	
Toronto et stat. de ch. de fer....	J. Peacock	En voiture.....	¾, ½ et 1	T.q. req.	par la neige	6 00
do do ...	T. H. Blakeley...	do	.....	..	12 mois.. .... Voy. spéc'x..	880 40 3 00
Toronto et boît à lettres des rues.	J. Power	do	.....	25	3 mois (jus. 30 juin 1879)	473 75
do do ..	J. Bell	do	.....	25	9 dep. do	975 00
Tottenham et stat. de ch. de fer	M. J. Casserly ...	Facultatif	1/16	12	12 mois	19 00
Trenton et Wooler.....	H. Sharp	Cheval ou voit...	9	6	12 do ...	175 00
Tuscarora et stat. de ch. de fer.	S. J. McKelvey...	Facultatif	½	6	12 do ...	122 46
Tyrconnell et Wallacetown	S. Harris	do	4	6	12 do ...	95 00
Uffington et Vankoughnet..	G. W. Taylor.....	do	6½	2	12 do ...	50 00
Ufford et Ulswater.....	F. Richardson....	do	21 v r.	2	3 do ...	12 00
Ufford, Ullswater et Windermere	H. W. Gill.....	do	22 et 16 v.r.	2	6 do ...	67 50
Ufford et Windermere.....	do	do	16 v.r.	2	1 mois 13 j's.	13 00
Uhthoff et station de ch. de fer..	J. Overend	do	¼	6	3 mois ...	6 25
Ulster et station de ch. de f r....	H. D. Henderson	do	⅓	12	12 do ...	46 92
Underwood et Willow Creek. ...	J. S. Collison.....	do	6½	1	12 do ...	40 00
Unionville et stat. de ch. de fer.	J. Stephenson....	do	¼	12 24	12 do ...	76 96
Uptergrove et stat. de ch de fer	T. Mulvihill..	do	½	6	12 do ...	6 00
Utopia et station de ch. de fer...	T. Dawson..	do	1/16	6	12 do ...	25 00
Uttoxeter et Wanstead	E. A. Jones.....	do	6	3	3 do (jus 30 juin 1879)	22 25
do do ...	F. Johnston	do	6	3	9 dep. do	75 00
Uxbridge et stat. de ch. de fer...	N. Hamilton.....	En voiture.....	⅕	24	12 mois ...	101 52
Uxbridge et Victoria Corners.....	J. Boden	Facultatif	18	3	12 do ...	145 00
Uxbridge et Zéphyr.....	M. N. Dafoe.....	Cheval ou voit...	15½	3	12 do ...	234 00
Vasey et Waverley....	J. Mays.	do ...	3¾	2	9 do (jus 31 déc '79 ..	58 50
do do ...	R. Greenlaw.....	do ...	4	2	3 dep. do	18 75
Victoria Harbor et station de chemin de fer	M. Vasey.....	Facultatif	¼	12	8 mois ...	26 66
Victoria Harbor et Waubashene	J. Anderson.....	do	7	6	6 do ...	117 36
Victoria Road et stat. de ch de fer..	M. Heaphy.....	En voiture.	⅓	6 et 12	12 mois ...	65 72
Villanova et stat. de ch. de fer...	J. McAlpine	A pied.	¼	6	12 do ...	40 82
Vine et station de ch. de fer.....	A. Bowman.	Facultatif	1/16	12	4 do ...	16 66
Vittoria et Walsh...	J. Davis.....	En voiture,.....	4	3	12 do ...	72 00
Waldemar et stat. de ch. de fer..	D. Jenkins.....	Facultatif	½	12	12 (m. l'am.)	99 00
Wales et station de ch. de fer....	W. Baker	do	1/16	12	12 mois ...	62 80
Walkerton et stat. de ch. de fer	H. McLean	Cheval ou voit...	1½	24	12 do ...	120 00
Walkerville et Windsor...	D. McGregor	Facultatif	1½	12	12 do ...	120 00
Wallacetown et station de chemin de fer	C. McGregor	do	2½	12	12 do ...	157 00
Walnut et Watford.....	G. Turnbull.....	En voiture	5	3	4 mois (jus 31 juillet'79)	26 00
do do	J. Bambridge.....	do	5	2	8 dep. do	42 20

7—4½*

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Warwick et station de ch de fer	J. Smith	Facultatif	8	6	12 mois	195 00
Washago et stat. de ch. de fer	A. Marshall	do	½	12	12 do	36 00
Waterford et stat. de ch. de fer	B. H. Rammage	do	¼	12 et 18	12 do	129 50
Waterloo et station de ch. de fer	T. Tilt	En voiture	2	24	12 do	425 00
Waubashene et station de chemin de fer	T. W. Buck	Facultatif	1/16	12	12 do	40 00
Weissenburg et Montrose Ouest	B. Schmuck	do	5	2	12 do	70 00
Weldon et station de ch. de fer	J. E. Weldon	do	¼	6 et 12	12 do	12 50
Welland et stations de chemin de fer B. et L. H. et Welland	E. Holder	A pied	1	24	12 do	125 00
Welland et station de chemin de fer du Canada Sud	D. Tufts	do	¼	12	12 (m. l'am.)	206 24
Welland et Port Welland	J F. Beattie	En voiture	15	6	6 mois	182 00
Wesleyville et stat. de ch. de fer	J. Barrowclough	Facultatif	1½	6	12 do	94 20
Whitby et station de ch. de fer	J. Pringle	En voiture	¼	12	12 do	75 36
Whiteburst et stat. de ch. de fer	J. Bell	Facultatif	1/16	3	12 do	36 00
White Oak et station de chemin de fer de Wilton Grove	H. Wall	do	3	6	12 do	68 75
Williamsford Station et station de chemin de fer	A. Williams	do	1/16	6 te 12	12 do	40 00
Willow Grove et station de chemin de fer	H. Stewart	do	1	6	12 do	69 58
Windsor et Détroit, E.-U	B. G. Davis	En chaloupe	2	T q req	12 do	474 00
Windsor et station de ch. de fer	J. Crampton	En voiture	1	6	12 do	155 91
Winger et station de ch. de fer	G. W. Moore	Facultatif	½	3	3 do (jusqu'au 30 juin 1879)	15 00
do do	W. H. Swayze	do	2½	3	9 do	45 00
Wingham et station de chemin de fer L. H et B.	D. Campbell	En voiture	¾	12	12 mois	100 00
Wingham et station de chemin de fer W. G. et B	J. Perdue and G McKay, cautions	do	¼	12	3 do (jusqu'au 30 juin '79)	18 72
do do	J. McCance	do	¼	12	9 dep. do	60 00
Woodbridge et stat. de ch. de fer	R. S. Haslam	do	¼	12	12 mois	100 00
Woodslee et stat. de ch de fer	W. S. Lindsay	Facultatif	1¼	12	12 do	251 20
Woodstock et stat. de ch de fer	J. Sutherland	En voiture	⅓	12	12 do	200 00
Woodville et station de chemin de fer	J. Shaw	do	2	12	6 do (jusqu'au 30 sept. '79	73 00
do do	C. Campbell	do	2	12	6 dep. do	73 00
Woodville et station de chemin de fer de T. et N	J. C. Gilchrist	do	¾	6	12 mois	75 00
do do	J. Shaw	do	¾	18	12 do	100 00
Wroxeter et stat. de ch. de fer	J. Gofton	Facultatif	1¼	12	12 do	130 00
Wyebridge et stat. de Wyevale	N. McRae	do	6	6	4 mois 21 jrs (j. 31 déc. '79	77 71
do do	W. Edwards	do	5	6	3 mo's d. do	34 25
Péages du Pont Suspendu	W. G. Swan, Surintendant				12 mois	40 00
					Total	$198,674 30

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

TRANSPORT DES MALLES PAR VAPEURS ET VOILIERS.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Byng Inlet et Waubashene	Maganetewan Lumber Co.	.....	1	Saison, 1879	300 00
Deux Rivières et Pembroke (voir aussi Québec)	Cie de transport et de ch. de f. Union	82	3	do	250 00
Gravenhurst et Rosseau	C. Wilkie	48	6	do	2,652 75
Gravenhurst et Pointe Kaye		51	2		
Port Carling et Port Cockburn		22	3		
Kingston et Cap Vincent, E.U.	C. Hinckley	11	6	12 mois	600 00
Kingsville et l'Ile Pelee	A. M. McCormick	20	1	3½ do	60 00
Lindsay et Sturgeon Point	F. Crandell	10	2	5 do	44 00
Niagara et Toronto	W. A Milloy	36	6	Saison, 1879	528 00
Port Hope et Charlotte, E.U.	C. F. Gildersleeve	60	6	do	579 99
Port Stanley et Cleveland, E.U.	T. Leach	74	3	Partie de la saison, 1879	75 00
				Total	$5,089 74

JOHN O'CONNOR.
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No 2, A—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

Noms des chemins de fer.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
				$ cts.
Canada Central	162½	12	12 mois jusq. 31 mars 1880....	13,901 60
Canadien du Pacifique	113	1	6 mois 1 jour jusq. 31 mars '80..	162 00
Canada Sud	325	12	12 mois jusq. 31 mars 1880.....	21,004 24
Grande Jonction et Belleville et North Hastings	29½	6	1 mois 21 jrs. jus. 31 mars '80...	53 10
Grand-Tronc, (jusqu'à la ligne provinciale)	478½	tel q. req.	12 mois jusqu'au 31 mars 1880	76,560 00
Grand-Tronc	.....	.....	Voy. spéc. avec malles ang...	333 50
Grand-Tronc, (embranchement B. et G.)	160½	do ...	12 mois jusq. 31 mars 1880.....	8,063 52
Grand Occidental, (y compris les lignes affermées)	574¾	do ...	12 do do ...	69,992 20
Hamilton et Nord-Ouest	154	6 et 12	6 do 30 sept. 1879. ...	4,055 88
Kingston et Pembroke, (y compris les services d'embranchement)	61	6	12 do 31 mars 1880....	2 936 50
Midland	128	6	12 do do ...	8,230 24
Nord	167½	12 et 24	6 do 30 sept. 1879....	7,355 10
Nord et Nord-Ouest	154et167½	12 et 24	6 do 31 mars 1880.....	12,798 16
Port Dover et Lac Huron	63	6	12 do do ...	3,165 12
Saint-Laurent et Ottawa	54	tel q. req.	12 do 31 mai 1880	9,089 52
Toronto, Grey et Bruce	195	6	12 do 31 mars 1880....	11,042 88
Toronto et Nipissing	115	6	12 do do ...	6,317 68
Victoria	56	6	12 do do ...	2,576 00
Welland	25	12	12 do do ...	1,884 00
Whitby, Port Perry et Lindsay	45	6	12 do do ...	2,260 80
			Total	$261,782 04

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, A.—Détails de tous les paiements faits pour la confection et réparation des sacs de malle, serrures, etc., dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom des fabricants.	Détails des comptes.	Montant.	
		$	cts.
R. Malcom	Sacs, scel-rivets, étiquettes et réparations	3,280	12
S. et H. Borbridge	do étiquettes, réparations, etc	439	83
Filature de coton du Canada	Sacs de malle en toile	147	50
Westfield Lock Works	Serrures de malle	131	71
Beaver Lock Works	Réparation de serrures de malle, etc	72	45
T. Sonne	Sacs de malle pour facteurs	2	00
J. McKay	Parchemin pour étiquettes	4	50
G. C. Patterson et Cie	Patronage des sacs de malle	14	10
T. Hill et Fils	do do	13	90
Shannon et Meek	do do	11	37
T. Thompson	Réparation de sacs de malle et confect. d'étiquettes	545	53
Loughrey et Tackaberry	do do do	288	22
J. Philp	do do	123	53
F. S. Warwicker	do do	6	00
C. W. Woods	do do	3	15
J. Thomson	do do	2	30
H. Faust	do do	1	85
C. W. Shaver	do do	1	50
B. Chapman	do do	0	75
J. Hicks	do do	0	75
H. McDonald	do do	0	75
J. McIntosh	do do	0	60
J. W. Boulden	do do	0	50
W. Leavens	do do	0	50
S. Lesslie	do do	0	50
W. Mills	do do	0	50
P. M. Zurich	do do	0	50
T. B. Sanders	do do	0	35
A. Benson	do do	0	25
J. M. Coulson	do do	0	25
J. Drysdale	do do	0	25
P. Maisonneuve	do do	0	25
J. Taylor	do do	0	25
P. M. Lyndhurst	do do	0	20
J. Maro	do do	0	15
J. Askin	do do	0	10
C. Graham	do do	0	10
	Total	$5,097	06

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ETAT No 2, B.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Abbottsford, Granby et Milton...	J. C. West	En voiture.....	19	6	12 mois	450 00
Abercorn, etc., et station de chemin de fer	Cie. de ch. de fer Sud-Est	Facultatif	.....	T.q. req.	6 do	500 00
Abercorn et station de ch. de fer	E. R. Shepard ...	do	¾	12	6 do	37 50
Acton Vale et stat. de ch de fer	A. Q. Dubois. ...	A pied	¾	12	12 do	42 00
Acton Vale et Roxton Falls	A. Messier.....	En voiture.....	6	6	7 mois 15 jrs., jusq. 15 nov. 1879.....	137 50
do do ...	A. Q. Dubois.....	do	6	6	Voy. spéc....	6 00
Acton Vale et St. Théodore d'Acton	P. Decelles	do	4	3	12 mois	50 00
Adamsville et Brigham...	O. Bissette	do	4	6	12 do	120 00
Adderley et St. Pierre Baptiste	P. A. Drolet.....	Cheval ou voit...	3	3	12 do	45 00
Agnès et Piopolis.....	C. F. X. Langlois	En voiture.....	8½	3	4 do	50 00
Agnès et station de ch. de fer...	J. S. Wilson.....	Facultatif	¼	2	9 do	27 00
Aird et Clarenceville	S O. Clark.. ...	En voiture.....	6	3	12 do	60 00
Allan's Corners et Cairnside...	J. Bryson.....	do	4	2	12 do	52 00
Allard Settlement et Nouvelle..	T. Keays	Cheval ou voit...	3	1	12 do	20 00
Amqui et station de ch. de fer...	A. Grant	A pied	60 vgs	6	9 mois 24 jrs.	19 58
Ancienne Lorette et station de chemin de fer	J. Dufresne.....	do	400 vgs.	12	12 mois	50 00
Ancienne Lorette et bur. interm.	G. Dufresne	A pied ou en voit	2	6	12 do	60 00
Anderson's Corners et Dewittville	J. Anderson.....	Cheval ou voit...	4	2	12 do	40 00
Angeline et Clarina	O. Boisvert.....	En voiture.....	4	2et3	12 do	45 00
Angers et station de chemin de fer de L'Ange Gardien...	L. Monçion	Facultatif	¼	6	12 do	60 00
Antoinette et Grenville...	W. Munro	En voiture.....	42	1	12 do	234 00
Armagh et St. Raphael,..	L. Boulanger.....	do	15	3	12 do	69 00
Arthabaska Station et Arthabaskaville	L. L Dorais.....	do	2½	12	12 do	80 00
do do ...	J. Brochu.	do	2½	6	12 do	48 00
Arthabaska Station et Bulstrode.	O. Piché...	Facultatif	9	2	12 do	48 00
Arthabaska Station et station de chemin de fer	L. Foisey.	do	200 vgs.	12	9 do	24 00
Arthabaska Station et Ste. Clothilde.	T. Perreau.....	En voiture	17	2	12 do	78 00
Arthabaskaville et Chester.....	S. Bourbeau	do	8	3	6 do (jusq. 30 sept. '79)..	50 00
do do	J. Brochu.....	do	8	6	6 dep. do	90 00
Ascot Corner et station de chemin de fer.....	A. Stacey.	Facultatif	½	12	12 mois	50 00

ETAT No 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Aston, station de, et station de chemin de fer	A. Ouellette	En voiture	120 vgs.	6	9 mois	15 00
Athelstan et Powerscourt	A. Montgomery	do	2	3	12 do	32 00
Aubert Gallion et St. George, Beauce	W. M. Pozer	Cheval ou voit.	2	6	12 do	25 00
Aubrey et St. Jean Chrysostôme	J. Lefebvre	do	4	2	12 do	36 00
Avignon et Matapédia	A. Martin	Facultatif	7	1	6 do (jus. 30 sept 1879)	16 74
do do	J Blaquiere	do	7	1	6 dep. do	12 00
Avoca et Pointe-au-Chêne	J. McCallum	Cheval ou voit.	7	3	12 mois	108 00
Ayer's Flat et Libbytown	J. McFadzean	En voiture	3½	2	9 do (jus. 31 déc. 1879)	19 50
do do	J. Libby	do	3½	2	3 dep. do	6 50
Ayer's Flat et station de chemin de fer	H. G. Ayer	A pied	⅛	12	12 mois	25 00
Aylmer et Ottawa	A. Proulx	En voiture	9	12	3 do (jus. 30 juin 1879)	66 25
do do	A. M. Holt	do	9	12	9 dep. do	198 75
Aylmer et Portage du Fort	J. Wyman	do	50	6	Saison, 1879	790 00
do do	do	do	50	6	Sai. '79-80	552 00
Bagotville et Chicoutimi	F. Simard	do	13	tel q req.	Saison, 1879	26 25
Baldwin's Mills et Barnston	W. K. Baldwin	do	5	2	2 mois	8 00
Bassin du Lièvre et station de Buckingham	F X. Nanaville	Facultatif	½	6	12 do	30 00
Batiscan et Trois-Rivières	X. Lebœuf	En voiture	28	6	12 do	424 00
Batiscan, pont de, et station de chemin de fer	L. Duval	do	1	12	12 do	100 00
Batiscan, pont de, et St. Pierre les Becquets	F. Magny	En chaloupe	12	6	Saison, 1879	12 00
Batiscan, pont de, et St. Stanislas	P. Lebœuf	En voiture	13	6	9 mois (jus. 31 déc. 1879)	150 00
do do	F. X. Lebœuf	do	13	6	3 dep. do	43 75
Beauharnois et Caughnawaga	Mrs P. Duquette	do	15½	6	12 mois	300 00
Beauharnois et Laberge	P. D. Laberge	do	5	2	3 do (jus. 30 juin 1879)	12 50
do do	A. Hebert	do	5	2	9 dep. do	37 50
Beauharnois et St. Louis de Gonzague	B. Paré	do	10	6	12 mois	198 00
Beauharnois et St. Timothée	E. Rapin	do	9	6	12 do	198 00
Beaurivage et Parkhurst	F. Sylvain	Facultatif	3	3	12 do	32 00
Bécancour et stat. de ch. de fer.	S. Charron	En voiture	9	6	12 do	300 00
Becancour et Ste. Gertrude	C. Leblanc	do	10	3	12 do	156 00
Bécancour station de, et Ste. Julie de Somerset	A. Rennie	do	11½	12	12 do	55 00
Bedford et North Stanbridge	A. M. Stone	do	4½	3	12 do	75 00
Beebe Plain et station de chemin de fer	J. L House	A pied	¼	12	12 do	35 00
Bégon et Trois Pistoles	C. D'Auteuil	Facultatif	10½	3	12 do	110 00
Belœil, village de, et station de St Hilaire	P. Authier	do	1	12	12 do	100 00
do do	J. R. Brillon	do	1	.....	Voy. spécia'x	9 34
Beresford et Ste. Adèle	J. O. Lallier	Cheval ou voit.	12	2	3 mois	21 00
Bernier et St. Jean	H. Boudreau	En voiture	3	6	5 do	16 66

ETAT No 2, B—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Bersimis et Pointe aux Esquimaux	Girouard et Beaudet	Facultatif	350	.....	Sai. '79-80	350 00
Bersimis et Sault au Cochon	P. Picard	Chal. ou à pied	26	1et2	12 mois	454 00
Berthier (en bas) et station de chemin de fer	J. Beaudoin	do	2½	12	12 do	80 00
Berthier (en haut) et Isle Dupas	P. Moreau	Facultatif	2½	2	12 do	48 00
Berthier (en haut) et Lanoraie	S. Laliberté	En voiture	9	6	12 do	216 00
Berthier (en haut) et station de chemin de fer	F. Plante	Facultatif	2½	6 et 12	12 do	116 53
Berthier (en haut) et Ste. Elizabeth	J. Leclaire	En voiture	9	6	12 do	184 00
Berthier (en haut, et St. Norbert	A. Jalbert	do	15	6	12 do	400 00
Berthier (en haut) et Sorel	S. Valois	Facultatif	5	14	12 do	444 00
Bethel et South Durham	W. Bartlett	En voiture	6	2	5 do	20 82
Bic et station de chemin de fer	G. Sylvain	Facultatif	¼	12	12 do	32 60
Birchton et station de ch. de fer	G. N. Hodge	A pied	1/10	12	12 do	26 00
Birchton et Sawyerville	J. L. Taylor	Cheval ou voit	6	6	1 do (jus. 30 avril 1879)	17 91
do do	C. O Rice	do	6	6	11 dep. do	238 33
Bisson et station de ch. de fer	F. Hamanne	Facultatif	⅙	7	10mos., 10 jrs	34 47
Bisson et Saints Anges	do	do	6	2	12 mois	100 00
Black River, station de, et station de chemin de fer	L. Olivier	A pied	150 vgs.	3	12 do	20 00
Blanche et Thurso	C. Abraham	Cheval ou voit.	16	1	12 do	64 00
Bolton Centre et Knowlton	S. L. Green	En voiture	9	6	6 mos., 22 jrs	145 30
Bolton Centre et Knowlton Landing	do	do	9	6	6 mois	150 00
Bolton Forest et station de chemin de fer	J. T. Channell	do	⅛	6	12 do	26 00
Bonne Esperance et Pointe aux Esquimaux	W. H. Whiteley	do	.....	.....	Voy. spécial.	125 00
Bordeaux et station de ch de fer	G Picard	A pied	2	12	6 mois	5 00
Boscobel et Roxton Falls	W. Hackwell	Cheval ou voit	8	1	12 do	30 00
Boynton et station de ch. de fer	J. Crosbie	Facultatif	¼	6	12 do	25 00
Brigham et Farnham Centre	T. Hill	A pied ou en voit	2	6	12 do	60 00
Brigham et station de ch. de fer	A. S. Newell	Facultatif	1/12	12	6 do	9 00
Bristol et North Bristol	W. Shirley	Cheval ou voit	5	3	12 do	72 00
Britannia Mills et station de chemin de fer	H. Guilbert	A pied	80 vgs.	12	12 do	20 00
Britonville et St. Sauveur	G. Hamilton	Cheval ou voit	8	3	12 do	93 00
Broadlands et Cross Point	M. Adams	do	5½	2	12 do	50 00
Brome et station de ch. de fer	H. H. Smith	Facultatif	½	6	9 mos., 19 jrs	48 13
Brompton et Brompton Falls	H. Addison	Cheval ou voit	4	3	12 mois	80 00
Brookbury et Robinson	R. Rowe	En voiture	5	1et2	12 do	30 00
Broughton et East Broughton	C. H. J. Hall	Cheval ou voit	5	2	12 do	60 00
Broughton et St. Joseph	D. Morisset	do	12	2	12 do	115 00
Bryson et Fort Coulonge	D. Shea	En voiture	16	3	6 do (jus. 30 sept. 1879)	112 50
do do	J. J. McKenzie	do	16	3et6	6 dep. do	105 00
Bryson et Portage du Fort	D. Shea	Cheval ou voit	7	6	12 mois	195 00
Buckingham et Graphite City	J. Leggo	do	6	6	12 do	100 00
Buckingham et Guiges	M. Brazeau	do	12	1	12 do	52 00
Buckingham et station de chemin de fer	J. Cosgrove	En voiture	3	12	12 do	47 00

ETAT No 2, B—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en miles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Buckland et St-Lazare	E. Labreque	Cheval ou voit.	15	3	12 mois	136 00
Buckland et St-Magloire	P. Tanguay	En voiture	18	1	12 do	64 00
Burnside et Ste-Scholastique	J. Wood	do	6	2	12 do	54 00
Cacouna et station de ch. de fer	J. B. Beaulieu	Facultatif	5	12	12 do	198 00
Calumet, île, et Collfield	T. Piche	Chal. ou voiture	1½	6	12 do	85 00
Calumet, île, et Dunraven	J. Letts	En voiture	5	2	12 do	60 00
Campbellton, N.B., et Paspebiac	F. S. Cyr	do	88	6	12 do	3,880 00
Canrobert et West Farnham	D. Alix	do	5	6	12 do	125 00
Canterbury et Scotstown	R. Clark	do	4	2	12 do	42 00
Cantley et Kirk's Ferry	J. Kirk	Chal. ou voiture	2½	2	12 do	62 50
Cantley et Lucerne	R. Blackburn	Facultatif	19	1	12 do	80 00
Cap à l'Aigle et Malbaie	J. Savard	En voiture	3	T q. req.	Saison, 1879	62 50
Capelton et station de ch. de fer	J. Sorel	A pied	⅓	6	5 mois (jus. 31 août, '79)	16 67
do do	R. P. Strickland	do	⅓	6	7 dep. do	23 33
Cap Magdeleine et station de chemin de fer	O. Toupin	Facultatif	5	6	12 mois	125 00
Cap Magdeleine et Trois-Rivières	C. Godin				Serv. spéc.	8 95
Cap Rouge et Québec	C. Hough	En diligence	9	6	2 mois (jus. 31 mai 1879)	26 50
do do	J. Drolet	do	9	6	10 dep. do	165 83
Cap St-Ignace et station de chemin de fer	C. Larue	Facultatif	1½	12	4 mo. 19 js (j. 31 déc. '79	31 19
do do	H. C. Larue	do	1½	12	3 dep. do	20 11
Cap Santé et Les Ecureuils	P. Pagé	Facultatif	4½	6	12 mois	150 00
Cap Santé et Portneuf	E. Marcotte	do	5	6	12 do	150 00
Carillon et Lachute	A. Burch	do	10½	6	3 mois (jus. 30 juin 1879)	105 00
do do	M. Campeau	do	10½	6	9 dep. do	144 00
Carillon et Pointe Fortune	J. Poitras	do	1	6	Saison, 1879	34 00
do do	E. A. S. Denis	do	1		Voyage spé.	2 25
Carillon et station de Vaudreuil	R. Whyte	do	25½	6	Part sai. '78-'79 et '79-'80	570 00
Carillon et Wharf	M. J. O. Fletcher	do	½	12	Saison, 1879	38 00
Caughnawaga et Huntingdon	A. McMaster	do	37	6	12 mois	950 00
Caughnawaga et Wharf	W. de Lorimier	do	½	12	12 do	88 00
Causapscal et chemin de fer	A. Blais	A pied	250 vgs.	12	12 do	50 00
Cazaville et St-Anicet	J. Sullivan	En voiture	6¾	3	6 do	44 50
Cedar Hall station de ch. de fer	T. Fréchette	A pied	1	6	2 mos. 6 js.	14 73
Cedars et station de Ste-Dominique	B. Hurteau	En voiture	4½	6	12 mois	150 00
Chambly Bassin et station de chemin de fer	W. Vallée	Facultatif	¼	12	12 do	48 00
Chambly, Canton et station de chemin de fer	J. Hackett	do	¼	12	12 do	48 00
Chambly, Canton et Ste-Marie de Monoir	F. X. Dussault				Voy. spécial	16 50
Champlain et station de ch. de f.	N. Hardy	En voiture	2	12	12 mois	120 00
Champlain et Vincennes	M. Dessureau	Facultatif	5	3	12 do	80 00
Chantelle et Rawdon	D. Morin	En voiture	17	2	12 do	130 00
Charlemagne et L'Assomption	J. B. Archambault	do	9	6	12 do	312 00
Charlemagne et Montréal	M. Archambault	do	15	6	12 do	400 00

i

ÉTAT No 2, B.—Details de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Chartierville et La Patrie	A. Daigneau	En voiture	9	2	12 mois	75 00
Chatboro' et St-Philippe	C A. Bradford	do	2½	2	12 do	26 00
Chatillon et St-Zéphirin	J. Duplessis	do	5½	3	12 do	52 00
Chaudière Mills station de chemin de fer	A. Lemieux	Cheval ou voit.	3½	6	12 do	100 00
Chaudière Station et station de chemin de fer	A. McTeer	A pied	200 vgs	6	12 do	20 00
Chelsea et Kingsmere	J. Fleury	Facultatif	4	3 en E et 2 en H.	9 do	37 50
Chemin Taché et St-François Xavier de Viger	O. Tremblay	do	6	1	12 do	30 00
Cherry River et Magog	R. A. Buzzell	Cheval ou voit.	4	2	12 do	32 00
Chester et North Ham	F. Rouleau	En voiture	10	2	3 do (jus. 30 juin '79)	23 50
do do	P. Cloutier	do	10	3	9 dep. do	55 11
Chichester et Fort Coulonge	J. Landon	do	21	3	9 mois (jus. 31 déc. 1879)	258 75
do do	J. G. Poupore	do	21	3	3 dep. do	86 25
Chichester, Fort William et Pembroke	H. Jewell	Cheval ou voit.	11	3et6	6 mois (jus. 30 sept. '79)	212 50
do do	A. S. Maloney	do	11	3et6	6 dep. do	150 00
Chicoutimi et Grande Baie	F. Simard	do	16	T.q. req.	Saison, 1879	27 00
Chicoutimi et Laterrière	J. Simard	En voiture	10	2	3 mois (jus. 30 juin 1879)	23 40
do do	P. Blackburn	do	10	3	9 dep. do	87 75
Chicoutimi et Roberval	A. Girard	do	77	3	12 mois	1,000 00
Chicoutimi et Baie St-Paul	P. Gagné	Cheval ou voit.	87	6	9 do	1,410 00
Chicoutimi et Tremblay	A. Tremblay	Chal. ou voit.	2	6	12 do	55 00
Chicoutimi et quai	F. Simard	En voiture	½	T.q. req.	Saison, 1879	28 80
Clairvaux et Baie St-Paul	J. Guay	Cheval ou voit.	8	1	12 mois	23 00
Clapham et Inverness (via Millfield)	R. J. Briggs	En voiture	13½	2	6 mois (jus. 30 sept. '79)	67 50
do do	J. Forbes	do	13½	2	6 dep. do	40 00
Clapham et Richardville (via New Ireland)	D. Poudrier	Cheval ou voit.	9½	1	1 mois	4 25
Clarenceville et Lacolle station de chemin de fer	S. O. Clark	En voiture	4	6	12 mois	235 00
Clarenceville et Miranda	do	do	4	2	12 do	32 00
Coaticooke et Hereford	G. Thomas	do	15	1	12 do	100 00
Coaticooke et Nord Coaticooke	E. C. Ellis	Cheval et voit.	1½	12	12 do	89 00
Coaticooke et Paquette	T. Paquette	En voiture	22	2	12 do	200 00
Coaticooke et Rock Island	C. W. Lyan	do	19	6	3 do	129 25
Coaticooke et Stanstead	O. A. Parker	do	19	6	9 do	387 75
Collfield et Otter Lake	J. Hill	Cheval ou voit.	20	1	12 do	97 00
Como et Oka	C. Chauret	do	1	6	Part sai. '78-'79 et '79-'80	29 20
Como et quai	J. Hodgson	do	¼	6	Saison, 1879	11 52
Compton et Martinville	F Pierce	En voiture	6	3	12 mois	70 00
Compton et St-Edwidge	F. Courtemanche	do	10	3	12 do	108 00
Contrecœur et Montréal	L Hébert	do	30	6	12 do	800 00
Cookshire et Island Brook	J. Miller	do	10	3	12 do	125 00
Cookshire et Linda	D. B. Hall	do	5	1	12 do	26 00

ETAT No 2, B —Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Cookshire et stat. de ch. de fer.	S. J. Osgood.....	A pied ou en voit	¼	12	12 mois	52 00
Corbin et Frontier.....	A. Roberts	En voiture.....	2	3	12 do ...	40 00
Cornwall et St. Regis	R. Tyre.....	Chaloupe ou voit	6	2	12 do ...	60 00
Côteau du Lac and Côteau Landing	G. Gauthier.....	En voiture.....	2	6	3 do (jus. 30 juin 1879)	20 00
do do ...	N. Cunningham..	do	2	12	9 dep. do ..	108 75
Côteau Landing et station de chemin de fer	G. Gauthier.....	do	2	18	12 mois	120 00
Côteau Landing et St Zotique...	O. Prieur.....	do	2½	6	12 do ...	60 00
Côteau Landing et Valleyfield..	G. Gauthier.....	Chaloupe ou voit	6	6	12 do ...	200 00
Côteau Station et Dalhousie Mills	A. Beautron.....	En voiture.....	17	6	6 do ...	262 50
Côteau Station et Ste. Marthe	J. Campeau.....	do	13½	6	12 do ...	280 00
Côteau Station et St. Polycarpe	J. Lefevre.	do	5	6	5 do ...	60 41
Côte St Louis et Mile End.....	M Hotte..	Facultatif	½	6	6 do ...	26 00
Côte St. Michel et Montréal ..	L. Tassé.....	do	6½	3	12 do ...	120 00
Côte St. Paul, Tannery Ouest et station de chemin de fer....	F. Faure.....	do	1/10 et 3	6 et 18	12 do ...	180 00
Covey Hill et Vicars.	W. Orr.....	do	2	6	12 do ...	52 00
Cowansville et stat. de ch de fer.	J Rooney	En voiture..	¼	12	6 do ...	24 00
Craigs Road Station et Leeds...	R. W Lipsey.....	do	28	3	12 do ...	390 00
Cranbourne et Frampton..... ..	F. Couture.....	Facultatif	8	2	9 do (jus. 31 déc. '79)	55 50
do do	N Audet.....	do	8	2	3 dep do ..	11 75
Cranbourne et St. Odilon	P Paquette.....	do	3	2	12 mois	25 00
Cumberland Mills et Rivière Gilbert	T. J. Taylor.....	do	8	1	12 do ...	40 00
Daillebout et Joliette.....	A. Riberdy.....	En voiture.....	14	6	12 do ...	248 00
Daillebout et Ste. Béatrix...	J Marion.	do	9	2	12 do ...	50 00
Dalesville et Edina.	J. Tomalty	do	6	1	12 do ...	30 00
Dalesville et Lachute..... ...	J. McArthur.	Cheval ou voit ..	6	3	12 do ...	90 00
Dalesville et Louisa	W. Watchorn. ...	En voiture.....	5	1	1 do ...	1 83
Dalhousie Mills et rivière Beaudette	S Leblanc	do	13	6	5 do ...	118 75
Dalling et South Ely	L. W. Weed.....	Facultatif	6	3	12 do ...	90 00
Danby et stat de chemin de fer	W. Duff	do	50 vgs.	12	12 do ...	12 00
Danville et Saint-George de Windsor.....	E. Marcotte.....	Cheval ou voit...	10	2	12 do ...	88 00
Danville et St. Patrick's Hill.....	J. C Stevens....	En voiture.....	9	6	12 do ...	225 00
Danville et South Ham....	G. Goodenough..	Cheval ou voit...	24	3	12 do ...	399 00
D'Auteuil et Kingsey Falls.	J. D. Morin.....	do ..	6½	1	10 do ..	27 33
Denison's Mills et Richmond-Est	J. R. Denison.....	do ..	7	2	12 do ...	90 00
Derby Line, Rock Island, Stanstead et station de chemin de Stanstead	H. A. Channell..	En voiture.....	1½	12	12 do ...	180 00
Deschambault et station de chemin de fer	A. D. Hamelin...	do	2½	12	12 do ...	182 00
Dillonton et East Bolton.....	J. McMannis.....	Facultatif	22	6	6 do ...	187 50
Dillonton et stat. de ch. de fer..	E. M. Martin.....	do	¾	6	6 do ...	28 00
Dixville et stat. de ch. de fer.....	O. Baldwin.....	do	½	12	12 do ...	60 00
Domaine de Gentilly et Gentilly.....	D. Beauchesne...	En voiture.....	9	2	12 do ...	40 00

i

ETAT No 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Dorval et stat de chemin de fer	L. Allard	En voiture	¾	12	11 mois	91 66
Doyle et Sheenboro'	J. Breman	Cheval ou voit.	12	1	10 do	43 34
Drummondville et Melbourne	C. Johnston	do	24	6	12 do	600 00
Drummondville et station de chemin de fer	R. J. Millar	A pied	⅛	12	12 do	48 00
Drummondville et St. Cyrille de Wendover	J. B. Jannelle	En voiture	5½	2	12 do	62 00
Dudswell Centre et East Dudswell	R. F. Bishop	Cheval ou voit	4½	2	12 do	42 00
Dudswell Centre et station de chemin de fer	W. H. Lothrope	En voiture	1½	6 et 12	12 do	97 91
Dudswell Centre et South Dudswell	W. Bartlett	do	4¼	2	18 do	60 00
Dunany et Lachute	S. Smith	Cheval ou voit	8	2	11 do	66 00
Dunany et Shrewsbury	J. Chambers	do	6	2	11 do	45 83
Dunboro', Scottsmore et station de chem. de fer de Sweetsburg	F. E. Scott	En voiture	2½ et 2	3et6	6 do	32 50
Dunboro' et station de chemin de fer de Sweetsburg	W. Wilson	do	4¼	6	6 do	50 00
Dundee et Huntingdon	A. McMaster	do	22et 24	6	12 do	471 75
Dunham et East Dundam	R. A. Wales	do	3½	3	3 do(jus. 30 juin '79)	19 50
do do	O. Wales	do	3½	3	9 dep. do	58 50
Dunham et Stanbridge Station	W. Turnbull	do	13	6	12 mois	313 00
East Arthabaska et St. Fortunat (*viâ* East Chester)	D. Boulanger	do	12	2	12 do	160 00
East Arthabaska et Stanfold (*viâ* Larochelle)	do	Facultatif	9 et 12	3	12 do	78 00
East Broughton et Guizot	J. L. Marcotte	Cheval ou voit	10½	2	12 do	80 00
East Broughton et West Broughton	N. Lemieux	do	13	2	12 do	90 00
East Clifton, Hereford et Sawyerville	W. W. Sayer	do	28et 6	2et1	5 do	104 16
East Clifton et Sawyerville	J. A. Cairns	En voiture	6	3	7 do	46 66
East Farnham et station de chemin de fer	C. H. Mansfield	do	1	6	12 do	60 00
East Magdala et Lyster	F. Leclerc	do	6	1	10 do(jns. 31 juin '80)	21 67
do do	A. Rousseau	do	6	1	2 dep. do	4 33
East Templeton et Perkins	J. Freney	Cheval ou voit	9	2	12 mois	72 00
East Templeton et station de chemin de fer	E. Mason	En voiture	1	12	12 do	100 00
Edmundston, N.B., et Rivière du Loup	J. Turner	do	82	6	12 do	3,000 00
Egypte et St. Ephrem d'Upton	V. Laperche	do	8½	6	12 do	225 00
Elgin Road et stat. de ch. de fer	T. Francœur	A pied ou en voit	1	3	12 do	30 00
Escuminac et Fleurant	J. T. Edwards	Cheval ou voit	8	1	12 do	30 00
Etchemin et Lévis	F. Samson	En voiture	6	12	12 do	197 96
Etchemin et St Jean Chrysostôme	A. Pichet	do	3	6	12 do	88 00
Farnboro' et West Shefford	L. Wells	do	2½	3	12 do	52 00

ETAT No 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par jour.	Période.	Montant.
						$ cts.
Farndon et Haseville	T. Hase	Cheval ou voit.	7	2	12 mois	65 00
Farndon et station de ch. de fer	A. C. Truax	Facultatif	77 vgs.	6	6 do	12 50
Father Point et Rimouski	M. Lauzier	En voiture	6½	6	12 do	177 00
Fontenoy et Melbourne	R. Frazer	do	6	2	12 do	48 00
Foster et station de ch. de fer	W. M. Hillhouse	do	¼	12et 6	5 do	18 00
Fox River et Grande Grève	J. Dunn	Facultatif	19	3	12 do	220 00
Fox River et Sainte-Anne des Monts	E. Lepage	do	107	1	3 do (to 30 juin 1879)	237 50
do do	J. B. Cloutier	do	107	2	9 dep. do	1,050 00
Frampton et Sainte-Hénédine	J. Doyle	En voiture	13	6	6 m. (jusq. 30 sept. '79)	200 00
do do	R. Redmond	do	13	6	6 dep. do	124 00
Frampton et Springbrook	A. Anderson	Cheval ou voit.	4	3	3 m. (jus. 30 juin '79)	15 00
do do	J. Clarke	do	4	3	9 dep. do	45 00
Franklin Centre et Starnesboro'	M. Boyce	Facultatif	2	6	6 m. (jus. 30 sept. '79)	32 00
do do	A. Lussier	do	2	6	6 dep. do	32 00
Frelighsburg et North Pinnacle	G. C. Chadburn.	En voiture	6½	2	12 mois	75 00
Frelighsburg et station de St-Armand	A. Shelters	Cheval ou voit.	10	6	12 do	345 00
Frelighsburg et Sweetsburg	E. Pickle	En voiture	14	6	12 do	340 00
Frost Village et Waterloo	J. J. Wallace	do	2½	6	2 do (to 31 déc. '79.)	13 04
do do	A. Hebert	do	2½	6	6 dep. do	30 00
Fulford et Waterloo	G. England	do	4	2	12 mois	40 00
Garthby et Weedon	F Brière.	do	6	1	6 do	16 00
Garthby et North Ham	E. Grenier	Cheval ou voit.	13	1	7 do	43 00
Garthby et Stornoway	do	do	16	1	6 do	48 00
Garthby Station et lac Aylmer	E. Boucher	En voiture	7	6	5 do	95 83
Garthby Station et St-Olivier de Garthby	L. Drapeau	do	4	3	2 do	6 50
Gaspé, bass. de, et Grande Grève	J. Lambert	Facultatif	12	3	12 do	200 00
Gaspé, bassin de, et Percé	T. Tapp	En voiture	36	6	12 do	1,8.6 00
Gaspé, bassin de, et quai	A. T. Carter	Facultatif	¼	T q. req	Saison, 1879	34 00
Gatineau, station de ch. de fer de la pointe de la et Templeton	J. O'Hagen	do	1½	6	12 mois	80 00
Genoa et St-Hermas	J. Gordon	do	3½	2	12 do	40 00
Georgeville et Knowlton Landing	D. B. Bullock	do	3	6	12 do	100 00
Georgeville et Magog	J. G. Cowie	En voiture	10	6	12 do	200 00
Georgeville et Pointe Magoon	A. Magoon	Cheval ou voit.	5½	2	12 do	52 00
Georgeville et Smith's Mills	J. F. Bullock	do	10½	6	6 do (jus. 30 sept. '79)	154 00
do do	J. P Williamson	do	10½	6	6 dep. do	125 00
Geraldine et Stockwell	C. Newman.	A pied ou en v.	3½	2	12 mois	26 00
Gould et North Hill	D. W. McDonald	En voiture	4¼	2	9 do	31 50
Gould et Robinson	E. C. McKay	do	12	6	1 do (jus. 30 juin '79)	33 33
do do	C. Ross	do	12	6	9 dep. do	289 99
Granboro' et Granby	J. C. West	do	12	3	12 mois	96 00

i

ETAT No 2, B—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Granby et station de ch. de fer..	A. B. Foster.....	Facultatif.....	⅓	12	6 m. (jus. 30 sept. '79)	50 00
do do	E. Savage.....	do	⅓	12	3 m. (jus. 31 déc. '79)	10 00
do do	J. C. West.....	do	⅓	12	3 dep do ..	18 75
Granby et Roxton Pond	L. Tinning.....	Cheval ou voit...	12½	3	12 mois.....	195 00
Grande Baie et L'Anse St-Jean...	R. Gagnon.	A pied ou en can.	54	1	12 do ...	167 04
Grande Baie et quai...	E. Levêque..	A pied ou en voit	3	T q		
Grande Ligne et Mont Saint-Nicholas	M. Boissoneault..	Facultatif.	2¼	req.. 3	Saison, 1879 12 mois.....	26 00
Grande Entrée et Hav. aux Ma'ns	J. McPhail.....	do	20	3 pr.		40 00
Grandes Coudées et Jersey, Beauce	M. Cahill..	Cheval ou voit...	14	mo. 1	Saison, 1879 12 do ...	50 00
Grande-Rivière et St-Antonin...	F. Queen.....	Facultatif.	3	6	12 do ...	62 48
Grande-Rivière et St-Modeste...	do	Cheval ou voit...	5	3	12 do ...	54 00
Grenville et station de ch. de fer	H. F. Cumming.	Facultatif....	1½	6	12 do ...	49 00
Grondines et stat. de ch. de fer..	F.X Thibaudeau	En voiture...	3⅓	6	12 do ...	10 00
Grondines et St Casimir.....	F. X. Gingras...	do	..	.....	Voyag. spéc.	150 00
Guignes et Notre-Dame du Laus.	A. Bergeron.....	Facultatif...	38	2	12 mois.....	1 00
Hadlow Cove Road et St-David de Lévis	L. A. Guay.....	A pied	1	6	12 do ...	80 00
Haley's Station et Portage-du-Fort	D. M Rattray...	En voiture..	7	12	12 do ...	50 00
Halliertou et Hemmingford.....	J. Blair	do	4¾	3	12 do ...	74 00
Harrington et Riving on	D. McIntosh.....	d	5	1	12 do ...	53 00
Hatley et station de ch de fer...	B. Martin.	do	3½	6	12 do ...	26 00
Hedleyville et St-Roch de Québec	J. DeBlois	A pied	1	2	12 do ...	200 00
Hemison et Ste-Malachie.....	S Bagnall	Cheval ou voit...	3	6	12 do ...	62 60
Hemison et Standon.....	W. Wilson	do ..	9½	3	12 do ...	78 00
Hemmingford et Huntingdon....	J. Latham	En voiture	32	6	12 do ...	60 00
Hemmingford et Roxham...	D. Heffernan.....	do	5	2	12 do ...	1,000 00
Henryburg et Lacolle....	G. Giroux	do	8½	3	12 do ...	35 00
Henryville et Malmaison.....'	M. Gamache.....	do	7½	6	4 do ...	96 00
Henryville et station de Stanbridge	P. Girard.	do	8	6	8 do ...	116 66
Herbert et Mansonville.....	M. Geer	Facultatif.	5½	2	3 do ...	126 00
Hereford et Canaan, E.U	A H Workman,	En voiture	3	1	12 do ...	12 00
Hochelaga et Montréal	J. H. Brown. ..	A pied ou en voit	¼	12	12 do ...	7 52
House Harbor et Iles de la Madeleine.	P. Turnbull.....	Facultatif.....	30	2pm	Saison, 1879	146 00
Hudson et quai.....	A. Vipond	do	¼	12	do ...	70 00
Hull, stat. de ch. de fer de, et Ottawa (Voir Ontario p. 3 tr.)	H. McGarr..	En voiture.....	3	T q.		12 00
Hunterstown et Rivière-du-Loup	G. Blais.....	do	17	req.. 6	3 mois..... 12 do ...	98 10
Hunterstown et St-Elie	O. Martin.	do	7½	3	12 do ...	360 00
Huntingdon et St-Anicet	O. Dupuis.....	do	13	6	6 do (to 30 sept. '79)	80 00
do do	J. Sullivan.....	do	16	6	6 dep. do ..	145 00
Huntingville et Lennoxville.....	J. R. Moy.	En voiture.....	2	6	12 mois.....	139 50
Huntingville et Milby.....	do	A pied	2¾	3	12 do ...	75 00
Inverness et Kinnear's Mills.....	P. Devany	En voiture...	9	3	12 do ...	42 00
						149 00

ETAT No 2, B—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en miles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Inverness et Leeds (*viâ* Glen Murray)	H. McCutcheon.	Cheval ou voit.	12	3	3 m. (jus. 30 juin '79)	55 00
do do	A. W. Goff	do	12	3	9 dep. do	112 11
Inverness et New Ireland	A. McLean	En voiture	18½	3	9 do (jus. 31 déc. '79)	111 00
do do	J. McLean	do	18½	3	3 dep. do	37 00
Inverness et Sainte-Julie de Somerset	A. Rennie	do	9	6	12 mois	195 00
Iron Hill et Sweetsburg	W. Moffatt	do	6	2	12 do	52 00
Ile aux Coudres et Baie Saint-Paul	J. Dufour	Chaloupe ou voit	12	2	12 do	220 00
Ile aux Grues et Montmagny	L. Lebel	do	7	1et2	12 do	193 33
Ile Bizard et Sainte-Geneviève	A. Barbeau	Facultatif	½	6	12 do	36 00
Ile Perrot et Ste-Anne de Bellevue	B. Ricard	Cheval ou voit.	7	3	3 do (jus. 30 juin '79)	20 00
do do	J. Monpetit	do	7	1	9 dep. do	60 00
Ile Verte et Notre-Dame de l'Ile Verte	E. Simard	Chaloupe ou voit	6	1	12 mois	50 00
Ile Verte et stat. de ch. de fer	L. A. Bertram	Facultatif	1	12	12 do	80 00
Ile Verte et St-Eloi	J. Langlier	Cheval ou voit	8	3	12 do	60 00
Ile Verte et St-Paul de la Croix	T. Theriault	do	10	1et2	12 do	72 92
Jersey et Marlow	M. Cahill	do	13	3	12 do	230 56
Jersey station St-Joseph	do	En voiture	23½	6	12 do	774 00
Jobin Station et station de ch. de fer	G. Garon	Facultatif	100 vgs.	12	10 m. 10 j'r's	34 47
Jobin Station et St-Bernard (*viâ* Newbois)	V. Filion	En voiture	9	3	1 m. (jus 30 avril '79)	11 00
do do	C. Genest	do	9	6	11 dep. do	117 33
Johnville et station de ch. de fer	C. Smith	Facultatif	¼	6	12 mois	28 00
Joliette et station de ch. de fer	J. Mirault	En voiture	6	6	12 do	130 00
Joliette et Rawdon	O. Ethier	do	18	6	12 do	450 00
Joliette et Ste-Elizabeth	J. Mirault	Facultatif	10	6	12 do	200 00
Joliette et St-Paul d'Industrie	F. Perreault	En voiture	4	6	12 do	60 00
Joynt et North Wakefield	R. Joynt	Cheval ou voit	9	1	9 do	
Kamouraska et station de ch. de fer	J B. Pelletier	En voiture	5	12	12 do	300 00
Kamouraska et St-Paschal	P. Desjardins	do	5	12	12 do	160 00
Katevale et Hatley-Nord	J. Gorel	Cheval ou voit	4½	2	3 m. (jus. 30 juin '79)	10 50
do do	E. St. Jacques	do	4½	2	9 dep. do	31 50
Kazubazua et lac à la Loutre	H. B. Cornish	do	30	1	12 mois	180 00
Kelso et rivière à la Truite	J. Marshall	Facultatif	2½	3	12 do	50 00
Kildare et St-Alphonse	F. Prudhomme	En voiture	12	3	12 do	120 00
Kingsey Falls et Kingsey Siding	E. D. Adams	Facultatif	4	6	12 do	100 00
Kingsey Siding et station de ch. de fer	do	A pied	200 vgs.	6	12 do	40 00
Kinnear's Mills et Leeds (*viâ* Lemesurier)	H. McCutcheon.	En voiture	11	3	12 do	156 00
Knowlton et stat. de ch. de fer	S. H. Courtney	do	¼	6 et 24	9 m. 19 j'r's.	50 04
Knowlton et St-Etienne de Bolton	L. Poulin	Cheval ou voit	9	3	12 mois	144 00

7—5*

ETAT No 2, B—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Knowlton et Sutton Junction	J. McMannis	En voiture	7	6	2 m. 12 j'r's.	58 15
Knowlton et Waterloo	do	do	10	6	7 mois	142 91
LaBaie et Nicolet	T. Vigneau	do	9	6	12 do	180 00
LaBaie et St-Zéphirin	do	do	8	6	12 do	250 00
La Baie et Yamaska	do	do	20¼	6	12 do	498 00
Labarre et St-Joseph d'Alma	D. Boulanger	Cheval ou voit.	16	1	12 do	70 00
La Beauce et station de ch. de f.	Mme Genest	A pied ou en voit	½	7	10 m.10 j'r's.	43 68
La Beauce et St-Elzéar	E. Landril	Cheval ou voit.	3	3et6	12 mois	35 00
L'Acadie et St-Jacques le Mineur	J. O. Poirier	En voiture	5	6	12 do	160 00
Lachenaie et Terrebonne	G. Villeneuve	Cheval ou voit.	4½	3	12 do	52 00
Lachine et Rapides Lachine	D. Dunberry	En voiture	3½	6	11 do	99 00
Lachute et Lakefield	G. Rogers	Cheval ou voit.	9	2	6 m. (jus. 30 sept. '79)	36 40
do do	H. McMannis	do	9	2	6 dep. do	40 00
Lachute et station de ch. de fer.	G. L. Meikle	Facultatif	250 vgs.	12	12 mois	36 00
Lachute et Shrewsbury	J. Chambers	do	14½	2	1 mois	9 58
Lac Masson et Ste-Adèle	C. G. Guenette	En voiture	12	2	9 mois	75 00
Lac Masson et Ste-Luce de Doncaster	N. Forget	do	10	1	6 do	26 00
Lac Masson et St-Jérome	C. G. Guenette.	do	21	2	3 do	52 00
Lacolle et Odelltown	J. McCallum	do	3	3	12 do	48 00
La Conception et St-Faustin	Z. Godin	do	14	1	8 do	37 33
Lac Aylmer et Stornoway	G. Champoux	Cheval ou voit.	7	1	7 do	17 50
Lac Beauport et Québec	A. Simons	En voiture	13	2	12 do	150 00
Lac Etchemin et Langevin	L. Mercier	Cheval ou voit.	12	2	12 do	80 00
Lac Etchemin et Standon	J. Nicholson	do	12	2	12 do	99 00
Lac Mégantic et Morinville	H. J. Wilson	Cheval ou chal	5	2	1 mois	3 33
Lac Mégantic et Piopolis	C. F. Langlois	En voiture	7	3	1 do	10 00
Lac Mégantic et Stornoway	R. McLeod	do	15	3	1 do	15 00
Lac Témiscamingue et Mattawa	C. Rankin	Facultatif	125½	1	12 mois	940 31
Lac Weedon et station de ch. de fer	F. Brière	En voiture	1	6	12 do	40 00
Lamartine et station de l'Islet	P. Cloutier	Facultatif	3	4	12 do	50 00
Lambton et St-François	H. Richard	En voiture	36	6	12 do	770 00
Lambton et Stornoway	E. Belanger	Facultatif	9	6	3 do (jus. 30 juin '79)	54 00
do do	U. Theriault	do	9	6	9 dep. do	225 00
Lambton et Valletort	P. Roy	Cheval ou voit.	8	2et3	12 mois	72 70
Landreville et Ormstown	A. Lorange	En voiture	4	2	12 do	50 00
Land Villa et station de ch. de fer	C. Lavallée	do	2	6	6 m. 28 jours	23 04
L'Anse au Foin et Tremblay	T. Harvey	do	8	2	12 mois	79 00
L'Anse à Giles et station de chemin de fer	F. X. Giasson	Cheval ou voit.	1½	6	7 m. 19 jours.	33 33
La Patrie et Notre-Dame des Bois	F. Poulin	En voiture	10	3	12 mois	112 00
La Petite Rivière St-François et St-Cassien des Caps	T. Lavoie	Cheval ou voit.	7	6	5 do	41 67
La Petite Rivière St-François et baie St-Paul	E. Verrault	Facultatif	10	3	9 do	54 60
La Pigeonnière et St-Edouard	L. Ricard	En voiture	4	6	12 do	90 00
La Plaine et station de ch. de f.	C. Gauthier	do	1¼	12	12 do	12 00
Laprairie et St-Constant	O. Robert	do	6	6	12 do	160 00
Laprairie et St-Philippe	L. L'Ecuyer	do	6	6	12 do	200 00

ETAT No 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
La Présentation et St. Hyacinthe	A. Millet	En voiture	6	3	12 mois	78 00
L'Assomption et station de chemin de fer	E. Archambault.	do	4½	12	12 do	250 00
L'Assomption et St. Sulpice	J. Royal	do	5	6	12 do	175 00
Lauzon et Lévis	H. Martin	Cheval ou voit.	2	12	12 do	100 00
Lauzon et St. Joseph de Lévis	do	Facultatif	1½	6 et 12	12 do	116 67
Laval et Québec	J. Keough	En voiture	17		12 do	100 00
Lavaltrie et stat. de ch. de fer	A.A. Laviolette	do	8	6	12 do	192 00
Lavergne et stat. de ch. de fer	T. Boutin	Facultatif	½	6	5 mois 2 jrs.	16 96
Lawrenceville et Stukely-Nord	C. Gordon	En voiture	4	3	12 mois	80 00
Leeds et Leeds Village	H. McCutcheon	Cheval ou voit.	1	3	12 do	30 00
Leeds et Broughton-Ouest	J. Bolduc	Facultatif	12	3	12 do	100 00
Lennoxville et stations de chemin de fer	E. W. Abbott	A pied	¼ et $\frac{1}{12}$	12	12 do	101 00
L'Epiphanie et station de chemin de fer	J. Renaud	En voiture	¾	12	12 do	50 00
L'Epiphanie et Ste. Julienne	do	do	18	6	12 do	424 00
Les Eboulemens et Settrington	S. Chouinard	Cheval ou voit.	8	2	12 do	60 00
Les Eboulemens et quai	J. Tremblay	Facultatif	3	T.q. req.	Saison 1879	49 00
Les Escoumains et Sault au Cochon	M. Boissonneault	En voiture	35	2	12 mois	450 00
Les Escoumains et Tadousac	X. Gagné	do	27	3	12 do	375 00
Lévis et Québec	H. Martin	Facultatif	1	12 et 18	12 do	387 50
do	H. Lachance	En canot	1	....	Voy. spécial	2 00
Lévis et station de chemin de fer de Lévis et Kennébec	F. Begin	Facultatif	1½	12	10 mois 10 jrs	215 43
Lévis et station de chem. de fer	H. Martin	do	1	12	12 mois	90 00
Lévis et station de ch. de fer et Québec	Div. personnes	En voiture	.....	.....	Voy. spécial '878,'79 et '80	55 20
Lévis et St. Michel	do	do	15	6	3 mois (jus. 30 juin '79)	106 25
do	N. Guay	do	15	6	9 dep. do	191 25
Lévis et Bureau intermédiaire	E. Bédard	Facultatif	⅓	12	12 mois	200 00
Lévis et Trois-Rivières	H. Lavigne	En voiture	89	6	12 do	2,780 00
Lime Ridge et Marbleton	O. Côté	do	½	6	3 do	13 00
L'Islet et station de ch. de fer	M. E. Ballantyne	do	1½	12	12 do	197 05
L'Islet Station et St. Cyrille	J. B. Cloutier	Facultatif	7½	2	12 do	104 00
Longueuil et Montréal	P. Lesperance	do	4	6	12 do	125 00
Lorette et Québec	L. Richard	En voiture	9	4	12 do	209 00
Lotbinière et Rivière Bois Clair	J. Lemay	Cheval ou voit.	6	3	12 do	64 00
Low, Maniwaki et Wakefield-Nord	A. M. Brooks	do	54 et 11	3 et 6	12 do	1,750 00
Low et Venosta	J. McCaffery	do	8	1	12 do	49 50
Maddington et Stanfold (*vià* Blandford)	C. Guillemette	En voiture	13	2	12 do	70 00
Magenta et Farnham-Ouest	J. Fournier	Facultatif	5	2	12 do	42 00
Magog et Sherbrooke	J. Norton	En voiture	19½	6	6 do (jus. 30 sept. '79)	260 00
do do	J. G. Cowie	do	19½	6	6 dep. do	150 00

7—5½*

ÉTAT No 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Malmaison et St. Charles de Stanbridge	M. O. Gauvin	En voiture	3	3	12 mois	50 00
Maniwaki et rivière Joseph	E. Roy	Facultatif	8	1	12 do	52 00
Mansonville et station de chemin de fer	W. B. Manson	En voiture	2½	6	6 do	25 00
Mansonville et Vale Perkins	M Geer	Cheval ou voit	5½	2	9 do	36 00
Mansonville et Potton-Ouest	M. L. Elkins	En voiture	5	2	12 do	40 00
Maple Grove et Sanborn	F. Hagarty	Cheval ou voit	11	3	12 do	150 00
Maple Grove et Somerset	M. Dubois	En voiture	20	3	12 do	140 00
Maple Leaf et Sawyerville	W. G. Planche	Cheval ou voit	3½	2	12 do	40 00
Marbleton et stat. de ch. de fer	O. Côté	Facultatif	2	12	3 do	37 50
Marbleton, station de chemin de fer, et Lime Ridge	do	do	2et½	12&6	9 do	151 50
Marbleton, Sanborn et Ham-Sud	S. Porter	do	25	2	6 do	57 50
Marbleton et Ham-Sud	F. G. Goodenough	do	10	2	6 do	34 50
Marlow et ligne frontière des Etats-Unis	M. Cahill	Cheval ou voit	14½	3	12 do	224 00
Marsden et station de ch. de fer	J. D. Morison	En voiture	.....	6	9 do	7 50
Marsden et Whitton	J. McKenzie	do	3½	2	9 do	27 00
Mascouche, rapides de, et station de chemin de fer	A. Cherigny	do	3	6	12 do	95 00
Masham Mills et O'Connell	G. Grier	Cheval ou voit	15	1	10 do	41 67
Masham Mills et Wakefield	M. Bennett	do	7	2	12 do	73 50
Mastigoche et St. Gabriel de Brandon	J. O. Henault	En voiture	9	1	12 do	36 00
Matane et Ste. Anne des Monts	M. Leclerc	do	57	3	9 do (jus. 31 déc. '79)	585 00
do do	A. Richard	do	57	3	3 dep. do	149 75
Matane et station St. Octave	E. Bernier	do	28	6	12 mois	750 00
Matapédiac et stat. de ch. de fer	D. Fraser	A pied	200 vgs.	12	12 do	50 00
Matapédiac et Runnymede (*viâ* Dee Side)	J. Lawlor	Facultatif	12	1	12 do	59 00
Melbourne et Rockland	C. S Drummond	En voiture	6½	6	12 do	120 00
Melbourne et Waterloo	A. T. Lawrence	do	33	3	12 do	500 00
Metabechouan et St. Gédéon	G. Audet	Cheval ou voit	9	1	3 do (jus. 30 juin '79)	11 25
do do	C. Duchene	do	9	1	9 dep. do	33 75
Méthot, Moul. de, et Ste. Agathe	A. Beaudoin	do	8	3	12 mois	100 00
Méthot, Moul. de, et St-Flavien	J Fournier	do	4	2	12 do	45 00
Métis et Pointe Métis	W. E. Page	Facultatif	6	6	3½ do	69 00
Métis et stat. du chemin Métis	do	En voiture	3½	12	12 do	150 00
Mille Isles et St. Jérôme	J. Westgate	do	12	2	12 do	100 00
Mongenais et Peveril	D. W. Fraser	do	7½	3	3 do	23 75
Mongenais et St. Justine	A. Clermont	do	4	3	9 do	51 00
Montalambert et station de chemin de de fer	F. Parent	do	1	6	9 do	21 00
Montalambert et Rimouski	do	do	3	6	3 do	10 00
Mont Carmel et station de chemin de fer	R. Lavoie	Cheval ou voit	2½	3	7 mois 19 jrs.	31 66
Montebello et station de chemin de fer	C. Major	A pied ou en voit	¼	12	12 mois	50 00
Montmagny et station de chemin de fer	C. Letourneau	En voiture	1	12	6 do (jus. 30 sept. '79)	60 00
do do	P. Gendreau	do	1	12	6 dep. do	60 00
do do	C. Larcher	do	1	12	7 mois 19 jrs. (j. 31 m'rs)'80	41 15

ETAT No 2, B—Détails de tous les paiements faits pour le transport de malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Montréal, division de					Serv spécial pend. l'obst. des c. de fer. par la neige	9 00
Montréal et Notre Dame des Grâces	T. F. O'Brien.	En voiture	2¼	6	12 mois	1 04 00
Montréal et Pointe St-Charles	J Skeith..	do	1½	18	12 do	187 48
Montréal et stat. de ch. de fer	C. A. Dumaine	do	2¼	42 et 36	12 do	859 50
Montréal, bureaux de réception et boîtes aux lettres	J. Jackson..	do		43	12 do	1,400 00
Montréal et St-Eustache	J. B. Binette	do	21	6	12 do	550 00
Montréal et Sault au Récollet	F. St. Vincent	do	7	6	12 do	150 00
Montréal et quai	C. A. Dumaine	do	½	6	Saison, 1879	172 70
Morinville et Piopolis	C. F. Langlois	do	11	3	2 mois	25 00
Morinville et stat. de ch. de fer	E Wilson.	do	¼	12	2 do	6 00
Mount Johnson et Versailles	A Gilbert	Cheval ou voit	4	6	12 do	150 00
Malbaie et Québec	J. Bouchard	En voiture	90	6	12 do	2,900 00
Malbaie et Ste-Agnès	C. Savard	Cheval ou voit	10	2	12 do	35 00
Malbaie et Tadousac.	H. Foster..	Facultatif	43	3	12 do	600 00
Malbaie et quai	H. Girard.	do	3	tel q req.	Saison, 1879	145 00
Namur et Ripon	J. B. St. Pierre..	do	31	1	9 do (jus. 31 déc. 1879)	74 25
do do	M. Laudriau	do	31	1	3 dep. do	17 50
Napierville et Stottville	H. Girard.	En voiture	7	6	9 jus. do	93 75
do do	F. Hetier	do	7	6	3 dep. do	31 25
Neigette et station Ste-Flavie	D. Beaulieu	Cheval ou voit	8	2	12 mois	72 00
Neigette et St-Gobert	T. Croft	do	9	1	12 do	40 00
New Armagh et St-Sylvestre	J. Orr	Facultatif	4½	2	12 do	50 00
New Carlisle et quai	J. Hall	do	¾	4	Part. de saison, 1879	37 50
do do	T. J. Caldwell	do	¾	4	do	7 00
New Glasgow et Ste-Anne des Plaines	F. Langlois *dit* Traversy	En voiture	8½	6	12 mois	250 00
New Glasgow et St-Calixte de Kilkenny	A. Perrault	do	9	2	12 do	66 00
New Ireland et Richardville	D Poudrier.	do	4½	1	12 do	22 92
Nicolet et St-Grégoire	R. Larivière	do	8	12	12 do	239 00
Nicolet et Ste-Monique	H. Beaudry.	do	8	6	12 do	144 00
North Ham et stat. de ch. de fer.	F. X. Charland	Cheval ou voit	8	1	9 do	24 00
North Ham et St-Olivier de Garthby	E. Grenier	do	13	1	3 do	15 00
North Hatley et stat. de ch. de fer	S. Burrows	A pied ou en voit	⅛	6	3 do (jus. 30 juin '79)	7 50
do do	S. L. Spafford	do	⅛	6	9 dep. do	22 50
North Nation Mills et station de chemin de fer	W. Brown	En voiture	3½	6	12 mois	100 00
North Onslow et O'Connell	G. Grier	Cheval ou voit	6	2	12 do	46 67
North Onslow et Onslow	J. O'Donnell	do	7	2	12 do	60 00
North Sutton et Sutton	S. Sweet.	En voiture	3	6	12 do	50 00
North Wakefield et Ottawa	R. Hastey.	do	26	6	12 do	500 00
North Wakefield et Rupert	J. Moncrief.	Cheval ou voit	5	2	12 do	74 49
Notre Dame des Anges et St-Ubalde	T. Savary.	Facultatif	11	1	12 do	45 00
Notre Dame du Portage et station de chemin de fer	C. Lebel	En voiture	¾	6	5 mois 19 jrs.	37 32

i

ETAT No 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Notre Dame du Portage et station de la Rivière-du-Loup.	S. Nadeau	En voiture	8	6	3 mois 22 jrs.	37 42
Notre Dame du Portage et station de chemin de fer de la Rivière-du-Loup	O. Morin	do	7	6	2 mois	19 67
Papineauville et station de chemin de fer	J. Chabot	A pied ou en voit	¼	1	12 do	45 00
Papineauville et St. Amédé	R. Robinson, fils	Cheval ou voit	7½	1	12 do	26 00
Papineauville et St. André Avelin	D. Ranger	En voiture	9	6	12 do	155 00
Paquette et St. Malo	M. Roy	Cheval ou voit	5	2	12 do	52 00
Paspébiac et Percé	P. O'Connor	En voiture	68	6	4 do (jus. 31 juil. '79)	1,241 66
do do	T. Enright	do	68	6	8 dep. do	1,800 00
Paspébiac et quai	P. E. Loisel	Facultatif	¾	4	Saison, 1879.	44 50
Pearceton et Riceburg	J. Briggs	Cheval ou voit	2½	2	12 mois	30 00
Percé et quai	J. E. Tuzo	Facultatif	½	4	Saison, 1879.	43 50
Peveril et St. Justin	M. Menard	En voiture	3½	6	9 mois	67 50
Philipsburg et station de chemin de fer St-Armand	A. Hogel	do	2	18	12 do	175 00
Piopolis et Springhill	C. F. X. Langlois	do	11½	3	5 do	71 66
Pointe au Chêne et station de chemin de fer	T. Mathews	do	33 vgs.	6	12 do	1 00
Pointe aux Anglais, St-Placide et St-Benoit	O. Lavallée	Facultatif	10	6	12 do	145 00
Pointe aux Origneaux et Rivière Ouelle	J. B. Hudon	Cheval ou voit	2½	6	12 do	50 00
Pointe aux Trembles et station de chemin de fer	N. Beaudry	En voiture	8	6	12 do	250 00
Pointe aux Trembles et Rivière des Prairies	P. Roi	do	6	3 et	12 do	110 35
Pointe Eleue et Roberval	A. Lavoie	Cheval ou voit	5	1	3 do	6 25
Pointe Claire et Ste. Geneviève	F. Lanthier	do	5	6	1 mois	15 66
Pointe du Lac et station de chemin de fer	O. Descoteau	Facultatif	¾	12	12 do	80 00
Pointe Fortune et quai	E. A. St. Denis	do	50 vgs.	6	Saison, 1879	14 00
Pont de Maskinongé et station de chemin de fer	A. Lafrenier	do	¼	12	12 mois	50 00
Pont de Maskinongé et St-Justin	L. St. Antoine	En voiture	5	6	12 do	160 00
Pont Rouge et station de chemin de fer	A. Bussière	A pied ou en voit	¾	6	12 do	40 00
Pont Rouge, station du, et Ste-Catherine	P. Julien	En voiture	9	3	12 do	140 00
Pont Viau et chemin du Sault-au-Récollet	T. Belanger	Facultatif	½	6	12 do	32 00
Port Daniel et quai	P. Sweetman	do	1	4	Saison, 1879	51 00
Port Lewis et St-Anicet	C. Leblanc	En voiture	5	3	6 mois	25 00
Portneuf et stat. de ch. de fer	E. Marcotte	Cheval ou voit	1	12	12 do	100 00
Québec, division de					Serv. spécial pend. l'obst. des c.f.L et K par la neige.	708 83

ETAT No 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par jour.	Période.	Montant.
						$ cts.
Québec et station de ch. de fer	C. Hough.	En voiture	½	12	12 mois	400 00
do do	T. Gilchen	do	½	24	7 mois. 19 jrs	580 37
Québec et Ste Foy	F. Belleau	do	5	6	12 mois	150 00
Quebec et St. François d'Orléans	O. Cantin	Chal. ou voiture	28	3	12 do	500 00
Québec et St. Jean d'Orléans	do	En voiture	21	3	6 do	200 00
Québec et St. Joachim	J. Simard.	do	27	3	3 do	117 00
Québec et faubourg St. Jean	J. Bilodeau	Facultatif	½	18	12 do	140 00
Québec et boîtes aux lettres du faubourg St. Jean	do	do	1½	18	8 mois 22 jrs	116 08
Québec et St. Sauveur de Québec	J. L. Saucier	A pied ou en voit	1¼	24	12 mois	375 56
Québec et boîtes aux lettres de St. Sauveur de Québec	do	do	1¾	24	5 mois 22 jrs.	90 69
Québec et Spencer Cove	A. Flanagan	En voiture	5	12	12 mois	220 00
Québec et Stoneham	M. Dunn	do	22	2	12 do	150 00
Québec et Valcartier	J. McBain	do	18	2	12 do	140 00
Québec et quai	W. Reynolds	do	¼	12	Saison 1879.	120 00
do do	T. Gilchen	do	½	T.q. req.	do	43 50
do do	C. Hough.	do	⅓	T.q. req.	12 mois	773 00
Rapides des Joachims et Rowanton	A. McDougall	A cheval	20	2et3	12 do	333 34
Répentigny et St. Paul l'Ermite	F. Archambeault	Chal. ou voiture	21	6	12 do	75 00
Ricard et St. Herménégilde	F. Dupuis.	A pied ou en voit	1	1	12 do	20 00
Richby et station de ch. de fer	E. Lang	Facultatif	¼	6	12 do	40 00
Richmond-Est, et Place Sydenham	D. Gregoire	En voiture	15	6	12 do	265 00
Rigaud et Ste Marthe	C. Belanger	do	9½	3	3 do (jus. 30 juin '79)	39 00
do do	A. Lalonde	do	9½	3	9 dep. do	67 50
Rigaud et quai.	L. J. Cherrier	Facultatif	2	12	Saison 1879.	107 00
Rimouski et station de ch. de fer	M. Lauzier.	do	⅔	12 et 2	12 mois	163 00
Ripon et St. André Avelin	E. V. Quesnel	En voiture	7	3	3 do (jus. 30 juin '79)	25 00
do do	M. Landriau	do	7	3	9 dep. do	60 00
Rivière David et station de chemin de fer	D. Thérien	Facultatif	½	12	12 mois	60 00
Rivière aux Pins et Valcartier	F. Armstrong	do	6	1	12 do	25 00
Rivère aux Vaches et St. Guillaume	A. Remi	do	11½	3	12 do	150 00
Rivière du Loup (en bas) et station de chemin de fer	N. Marchand	En voiture	1½	12et 24	12 do	730 31
Rivière du Loup, station de, et station de chemin de fer	P. Nadeau	Facultatif	200 vgs	36	1 mois 15 jrs	3 71
Rivière du Loup (en haut) et station de chemin de fer.	H. Saucier	En voiture	½	12	12 mois	63 00
Rivière du Loup et Ste Ursule	L. Lussier	do	5½	6	12 do	120 00
Rivière du Loup et St. Patrice	A. Lebel	do	2½	3	3 do	17 00
Rivière Ouelle et station de ch. de fer	P. Bérubé.	do	5	12	2 do (jus. 31 mai '79)	24 17
do do	J. Anctil.	do	5	12	10 dep. do	120 83

ETAT No 2, B—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Rivière Trois Pistoles et station de chemin de fer.	J. G. Seaton	En voiture.	250 vgs.	12	9 mois	22 50
Rivière Trois Pistoles et Trois Pistoles	do	Cheval ou voit.	3	6	1 do	20 00
Roberval et St. Prime	G. Laberge	En voiture.	10	1 et 3	12 do	110 33
Robinson et stat. de ch. de fer	M. Graham	do	½	12	12 do	60 00
Robinson et Stornoway	E. C. McKay	En diligence	26	6	2 do	150 00
Roxton Falls et station de chemin de fer	J. Wood	A pied.	⅓	12	5 do	13 33
Ruisseau des Chênes et station de ch. de fer de St. Guillaume	G. Fontaine	En voiture	1¼	12	2 do	15 83
Russeltown et Vicars	C. Turcotte	Facultatif	2	6	12 do	60 00
Ste. Adèle et Ste. Agathe	V. Charbonneau	En voiture	12	6	9 do	172 50
Ste. Adèle et St. Jérôme	P. Labelle	do	17	3	1 mois (jus. 30 avril '79)	22 50
do do	E. Beauchamp	do	17	6	11 dep. do	412 50
Ste. Agathe et St. Faustin	F. Forsyth	do	13½	1	7 mois	37 33
St. Aimé et St. Hyacinthe	F. Raiche	do	23½	6	3 do (jus. 30 juin '79)	200 00
do do	L. Desautels	do	23½	6	9 dep. do	375 00
St. Aimé et Yamaska	J. Lambert	do	6½	6	12 mois	124 00
St. Alban et stat. de ch. de fer	E. Morin	do	5	6	3 do (jus. 30 juin '79)	35 00
do do	A. Frenette	do	5	6	9 dep. do	78 00
St. Alexandre d'Iberville et station de chemin de fer	T. Morris	do	1	12	12 mois	75 00
St. Alexandre de Kamouraska et station de chemin de fer	G. Brochu	do	400 vgs.	12	7 mois 19 jrs	25 32
St. Alexandre de Kamouraska et St. Eleuthère	A. Ouellet	Facultatif	24	1	9 mois (jus. 31 déc. '79)	72 00
do do	E. Leveque	do	24	1	3 dep. do	24 00
St. Alexis des Monts et St Paulin	J. B. Drolet	En voiture	10	1	12 mois	42 00
St. Alphonse et St. Côme	V. Gaudet	Facultatif	12	1	12 do	56 00
St. Anaclet et station de chemin de fer	Z. Lavoie	do	2½	6	12 do	50 00
St André et stat. de ch. de fer.	S. Dumont	do	7⅞	7	12 do	202 00
Ste. Angèle et station de chemin de fer	B. Loiselle	do	½	12	12 do	48 00
Ste. Angèle de Laval et station de chemin de fer.	R. Du Sault	do	¼	12	2 do (jus. 31 mai '79).	4 00
do do	E. Thibodeau	do	¼	12	8 mois (jus 31 janv.' 80)	16 00
do do	O. Désilets	do	¼	12	2 dep. do	4 00
Ste. Anne et Sorel	E. Latraverse	En voiture	3	6	9 mois	56 25
Ste. Anne de Beaupré et St. Féréol	J. Lachance	Facultatif	9	3	12 do	71 00
Ste. Anne de la Pérade et station de chemin de fer	J. U Marcotte	A pied ou en voit	½	12	12 do	60 00
Ste. Anne de la Pérade et St Prosper	A. Cadot	En voiture	7	3	12 do	65 00
Ste. Anne de la Pocatière et station de chemin de fer	T. Courcy	A pied ou en voit	1	12	12 do	100 32
Ste. Anne de la Pocatière and St. Onézime	T. O. Michaud	Facultatif	6	3	12 do	39 00

ETAT No 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Ste. Anne des Plaines et station de chemin de fer	D. Gaudet	Facultatif	½	12	12 mois	32 00
St. Anselme et station de chemin de fer	F. Lamontagne	En voiture	1	12	11 mois 10 jrs	75 60
St. Anselme et Ste. Claire	do	do	7	7	12 et service extra	195 00
St. Antoine et St. Denis	J. B. Lacroix	do	1	6	12 mois	40 00
St. Apollinaire et station de chemin de fer	F. Baron	do	7	2	12 do	60 00
St. Arsène et Viger	O. Caillouette	Cheval ou voit.	6	3	12 do	94 00
St. Athanase et station de chemin de fer	P. Savaria	A pied	½	24	12 do	100 00
St. Aubert et stat. de ch. de fer.	J. B. Bois	A pied ou en voit	1½	6	12 do	50 00
St. Aubert et station de chemin de fer de St. Jean Port Joli	L. Poitras				Voy. spéc. en 1872 et 73	13 00
St. Aubert et St Pamphile	C. Bois	Voiture	31	2	12 mois	280 00
St. Augustin (Deux Montagnes) et station de chemin de fer	M. Rochon	do	1¼	6	12 do	56 00
St. Augustin (Portneuf) et station de chemin de fer	F. East	do	3	6	12 do	93 88
Station de chemin de fer de St. Augustin et Ste. Monique	D. Leonard	do	2	6	12 do	78 00
St. Barnabé et Yamachiche	H. Voissard	do	12	3	12 do	120 00
St. Barthélémi et station de chemin de fer	L. Michaud	do	1½	6	12 do	75 00
St. Bazile et station de ch. de fer	N. Bédard	Facultatif	2½	6	12 do	52 00
St. Bazile le Grand et station de chemin de fer de St. Bruno	E. Lalumière	do	4	6	12 do	68 00
St. Benoit et Ste. Scholastique	E. Lacasse	Voiture	7½	6	12 do	196 00
Ste. Brigide et station de chemin de fer	B. McGuire	do	3	6	12 do	95 00
Ste. Brigitte des Saults et Ste. Monique (*viâ* Ste. Perpétue)	J. B. Beaulieu	Cheval ou voit.	13	3	12 do	120 00
St. Bruno et Ste. Julie	L. Hubert	do	4½	6	12 do	100 00
Ste. Camille et Sherbrooke	O. Manseau	do	26	1	12 do	97 52
St. Casimir et station de chemin de fer	J. Rompré	En voiture	4½	6	12 do	125 00
St. Casimir et St. Ubalde	A. G. Trottier	Cheval ou voit.	11	3	6 do (jusq. 30 sept. '79)	60 00
do do	L Auger	do	11	3	6 dep. do	49 50
St. Césaire et Ste. Marie	F. X. Dessault	Voiture	9	6	12 mois	180 00
St. Charles et station de chemin de fer	J. Montmeny	Facultatif	⅔	6	12 do	25 00
St. Charles et St. Gervais	E. Côté, fils	Cheval ou voit.	5	6	12 do	72 00
St. Charles et St. Marc	A. Desjourdin	Chal. ou voit.	1	6	12 do	60 00
Ste. Claire et St. Malachie	S. Bagnall	En voiture	10	6	12 do	180 00
St. Clément et St. Eloi	J. Roy	Cheval ou voit.	12	1	12 do	60 00
St. Columbin et Ste. Scholastique	M. O. Phelan	En voiture	9	6	12 do	220 00
St. Cunégonde et St. Henri de Montréal	C. F. Portier	do	1	6	12 do	60 00
St. Damien de Brandon et St. Gabriel de Brandon	J. B. Duperreault	do	6	3	3 do (jusq. 30 juin '79)	22 50
do do	J. Clermont	do	6	3	9 dep. do	67 50
St. Denis et station de ch. de fer	J. St. Pierre	do	4	12	12 mois	160 00
St. Didace, St. Gabriel de Brandon et St. Norbert	M. Neveu	do	16½	6	12 do	383 00

ETAT No 2, B—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en miles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
St. Dominique des Cèdres et station de chemin de fer	S. Trottier	En voiture	2	3	12 mois	36 00
St. Donat et Ste. Luce	S. Levesque	do	9	2	12 do	70 00
St. Donat de Montcalm et St. Théodore de Chertsey	C. H. Coutu	do	27	1	9 do	90 00
Ste. Elizabeth et St. Félix de Valois	E. Aubin	do	6½	6	12 do	175 00
St. Elzéar et St. Sylvestre, Est	L. Rosberry	Cheval ou voit.	10	2	12 do	76 00
St. Ephrem d'Upton et Ste. Hélène de Bagot	J. T. Poitras	En voiture	7	3	12 do	96 00
St. Eugène de Grantham et St. Guillaume	J. Rondeau	do	7½	1	6 do	18 00
Ste. Eulalie et station de chemin de fer.	F. Dupaul	Facultatif	7	3	12 do	120 00
St. Eustache et St. Joseph du Lac	A. McColl	Cheval ou voit.	9	2	3 do (jusq. 30 sept. '79)	30 00
do do	O. Lamouche	do	11	3	5 mo. 15 jrs., (dep. le 15 oct. 1879)	30 02
St. Eustache et Ste. Scholastique	J. B. Binette	.....	.....	.....	Voy. spéc. en 1878	6 75
St. Eustache et Ste. Thérèse.	do	En voiture	7	6	2 mois 24 jrs	177 03
St. Evariste de Forsyth et St. Honoré	R. Belgarde	Cheval ou voit.	7	3	12 mois	75 00
St. Fabien et stat. de ch. de fer.	O. Roy	Facultatif	1¼	12	12 do	100 00
Ste. Famille et St. Pierre d'Orléans	P. Turcot	Cheval ou voit.	8	3	12 do	95 00
St. Félicien et St. Prime	T. Bouchard	do	9	1 et 3	12 do	99 30
St. Félix de Valois et St. Jean de Matha	G. Marcil	En voiture	8	3	12 do	98 50
Ste. Flavie et stat. de ch. de fer	N. Ross	do	3½	12	12 do	125 00
Ste. Flore et Shawenegan	C. Hebert	Facultatif	11	2	12 do	100 00
St. François de Sales et Terrebonne	N. Contant	do	¾	6	12 do	40 00
St. François, Montmagny, et station de chemin de fer	E. C. Boulet	A pied ou en voit	1½	6	7 mois 19 jrs	31 66
St. François Xavier de Viger et Viger	G. Caron	Cheval ou voit.	6	3	12 mois	90 00
St. Fréderic et St. Joseph Beauce	D. Morisset	do	6	1	12 do	25 00
St. Fréderic et St. Séverin de Beaurivage	L. G. A. Legendre	En voiture	8	2	12 do	70 00
Ste. Geneviève et station de chemin de fer.	A. Legault	do	3	6	11 do	119 16
St. Germain et station de chemin de fer	A. B. Paré	A pied	⅛	12	12 do	32 00
St. Gervais et St. Lazare	F. Roy	Voiture	6	3	9 do (jusq. 31 déc. '79)	90 00
do do	J. Belangé	do	6	3	3 (dep. do.)	11 00
St. Guillaume et station de chemin de fer	A. René	A pied	1/16	12	10 mois	50 00
Ste. Hélène et stat. de ch. de fer.	J. Dubé	A pied ou en voit	⅓	12	7 mois 19 jrs	12 66
Ste. Hénédine et station de chemin de fer	J. Mercier	Facultatif	¼	12	10 mois 10 jrs	34 47
St. Henri et stat. de ch. de fer	N. Guillemette	do	½	12	10 mois 10 jrs	41 36
St. Henri et St. Isidore.	do	En voiture	10	7	12 mois	180 00

ETAT No 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
St. Henri et St. Lambert	A. Boucher	En voiture	11	6	12 mois	192 00
St. Henri Station et station de chemin de fer	G. Demers	Facultatif	100 vgs.	48	12 do	120 00
St. Hermas et stat. de ch. de fer.	C. Baulne	En voiture	4	6	12 do	82 00
St. Hilaire Station et station de chemin de fer	T. Valiquet	A pied	¼	3	12 do	60 00
St. Hilaire Station et St. Jean Baptiste de Rouville	C. Blanchard	En voiture	5	6	9 do (jus. 31 déc. '79)	108 39
do do	M. Grenier	do	5	6	3 dep. do	29 50
St. Hilaire Station et Sorel	P. Lavallée	do	33	6	12 (m. l'am.)	948 00
St. Hippolyte de Kilkenny et Shawbridge	A. Morin	do	6½	2	9 mois	37 50
St. Hubert et stat. de ch. de fer.	F. Robert	A pied	½	6	12 do	60 00
St. Hugues et St. Hyacinthe	M Proult	En voiture	14	6	3 do (jus 30 juin 1879)	86 25
do do	E. Flibotte	do	14	6	9 dep. do	258 75
St. Hugues et St. Marcel	P. Gaumond	do	7½	6	12 mois	194 00
St. Hyacinthe et St. Pie	P. Lussier	do	14½	6	12 do	500 00
St. Isidore et stat. de ch. de fer.	A. Trudeau	do	3½	6	12 do	135 00
St. Jacques et b. intermédiaire.	Z. Cloutier	A pied	120 vgs.	12	12 do	16 00
St. Janvier et stat. de ch. de fer.	J. Jerôme	En voiture	¾	12	12 do	50 00
St. Jean Chrysostôme et St. Rémi	J. B Boyer	Facultatif	14	6	12 do	300 00
St. Jean de Matha et St. Michel des Saints	M. St. Jean	En voiture	45	1	6 do (jus. 30 sept. '79).	64 74
do do	M. Breault	do	45	1	6 dep. do	64 74
St. Jean Port Joli et station de chemin de fer	D. Poitras	Cheval ou voit.	1¾	12	7 mois 19 jrs.	66 64
St. Jérôme et stat. de ch. de fer.	E. Marchand	Facultatif	1/10	12	12 mois	36 00
St. Joachim de Shefford et Waterloo	J. Bachand	En voiture	9	2	12 do	72 00
St. Jean et station de ch. de fer.	A. B. Foster	Facultatif	⅓	12	6 do (jus. 30 sept. '79)	50 00
do do	W. A. Osgood	do	⅓	12	3 mois (jus. 31 déc. '79).	12 00
do do	A. Lamoisette	do	⅓	12	3 dep. do	15 00
St. Jean et St. Luc	J. Audette	En voiture	6	3	12 mois	98 00
Sabrevois et St. Jean	A. M. White	do	8½	3	12 do	89 00
St. Joseph (Beauce) et station de chemin de fer	M. Cahill	do	½	6	24 do (jus. 31 oct. 1879).	150 50
do do	E. Bisson	do	1½	6	4 mois 11 jrs. (j. 29 fév. '80)	28 00
St. Lazare de Vaudreuil et Vaudreuil	C. Castonguay	do	8	2 &3	12 mois	105 00
St. Léonard et station de chemin de fer	N. Doucet	Facultatif	9	3	12 do	100 00
St. Lin et station de ch. de fer.	J. M. V. Latour	do	¼	12	12 do	45 00
Ste. Louise et stat. de ch. de fer.	G. Caron	A pied ou en voit	½	12	7 mois 19 jrs.	15 20
Ste. Luce et stat. de ch. de fer.	F. R. Pineau	Cheval ou voit.	2	12	9 mois (jusq. 31 déc. 1879)	91 50
do do	M. Gagnon	do	2	12	3 dep. do	19 69
Ste. Madeleine et station de chemin de fer	J. Rainville	Facultatif	¼	12	12 mois	24 00
St. Martin et St. Urbain	V. Demers	En voiture	4½	6	12 do	135 00

1

ETAT No. 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
St. Mathias et Village Richelieu	O. Darche	En voiture	3	6	12 mois	100 00
St. Mathieu et St. Simon	M. Danjou	Facultatif	4	3	12 do	51 00
St. Moïse et stat. de ch. de fer	J. Smith	Cheval ou voit	6	2	12 do	75 00
St. Olivier de Garthby et station de chemin de fer	L. Drapeau jr	Non spécifié	4	3	3 do	9 75
St. Ours et St. Roch de Richelieu	J. B. Paquette	En voiture	½	6	12 do	20 00
St. Pacôme et stat de ch. de fer.	T. Levesque	A pied ou en voit	1½	6	5 do (jus. 31 août '79)	16 67
do do	A. Hudon	do	.....	.....	7 dep. do	50 32
St. Paschal et station de chemin de fer	P. Desjardins	Non spécifié	½	6	6 mois 19 jrs.	22 15
St. Patrick's Hill et Trout Brook	J. C. Stevens	Cheval ou voit	3	6	12 mois	31 24
St. Patrick's Hill et Warwick	J. T. Demers	do	5½	6	12 do	98 00
St. Paul du Buton et St. Pierre Montmagny	P. Picard	do	17	1et2	12 do	115 00
St. Paul, baie, et St. Urbain	R. Boivin	do	9	2	3 do	26 00
St. Paul, baie, et quai	T. Simard	Facultatif	3	tel q req.	Saison, 1879.	147 00
St. Philippe de Néry et station de chemin de fer	F. Dechêne	A pied	1	12	12 mois	40 00
St. Philippe, stat. de ch. de f. de et Stonefield	J. Little	En voiture	9	6	12 do	148 00
St. Pierre les Becquets et Ste Sophie de Levrard (*viâ* Ste. Cécile de Levrard)	G. Lefebvre	Facultatif	10	2	12 do	62 50
St. Pierre Montmagny et station de chemin de fer	A. Samson	do	2	12	7 mois 19 jrs.	50 65
St. Raphael et station de chemin de fer	F. X. Bernard	do	6	6	12 mois	72 00
St. Raymond et station de chemin de fer	A. Labrecque	En voiture	14	6	12 do	300 00
St. Robert et stat. de ch. de fer.	L. Poirier	Facultatif	2	3et6	12 do	75 50
St. Robert, Sorel et Yamaska	A. Plante	En voiture	21	.....	Voyage spéc	2 50
Ste. Rose et stat. de ch. de fer	A. E. Leonard	do	¾	12	12 mois	72 00
St. Samuel de Gayhurst et Valletort	R. Dallaire	A pied ou en voit	4½	1	11 do	23 83
St. Sauveur de Québec et boîtes aux lettres	J. L. Saucier	Non spécifié	1⅝	24	2 mois 5 jrs.	35 54
St. Scholastique et station de chemin de fer	P. Desautels	En voiture	½	12	12 mois	50 00
St. Sébastien et Venice	T Hunter	Cheval ou voit	3½	2	12 do	40 00
St. Severin de Beaurivage et St. Sylvestre-Est (*viâ* Fafard)	J. Cryan	do	9	2	12 do	85 00
St. Simon et stat. de ch. de fer	A. Bernier	Facultatif	½	12	12 do	80 00
St. Stanislas et St. Tite	H. Rivard	En voiture	14	3	12 do	130 24
St. Stanislas de Kotska et Valleyfield	M. Cousineau	do	7	3	12 do	80 00
St. Sylvestre et St. Sylvestre-Est	C. A. McDonald	Facultatif	3	3	12 do	58 00
Ste. Thècle et St. Tite	T. Magnan	Cheval ou voit.	9	1	11 do	33 00
Ste. Théodosie et Verchères	L. N. Handfield	En voiture	6	2	10 do	43 33
Ste. Thérèse et station de chemin de fer	F. Boismenu	do	½	24	12 do	80 00
St. Valentin et Stottville	F. Hetier	Facultatif	4½et 3	6	12 (m. l'am.)	94 66
St. Valier et stat. de ch. de fer	A. Belanger	Cheval ou voit	3	12	7 mois 19 jrs.	60 78
Ste. Victoire et Sorel	H. Paulhus	Facultatif	9	3	12 mois	130 00

ETAT No 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
St.-Vincent de Paul et station de chemin de fer	A. Truteau	En voiture	½	12	3 mois (jus. 30 juin 1879)	6 25
do do	C. E. Germain	do	½	12	9 dep. do	30 00
Sanborn et Ham-Sud	M. Hurley	Cheval ou voit.	15	1	6 mois	31 50
Sand Point et Shawville	D. Wilson	do	11	6	12 do	369 28
Scotstown et station de ch. de f.	D. McRae	Facultatif	¼	12	12 do	40 00
Scotstown et Ditton-Ouest	E. Gobeil	En voiture	12	6		270 00
Shawenegan et Trois-Rivières	J. B. Lapolice	do	20	3	1 mois (jus. 30 avril '79)	12 66
do do	J. Desaulniers	do	20	6	11 dep. do	229 16
Shawville et Thorne-Centre	R. R. Armstrong	Facultatif	12	1	12 mois	40 00
Sheffington et Shefford-Ouest	J. Hayes	do	4	6	12 do	110 00
Sherbrooke et stat. de ch. de fer	S. S. Foss	do	⅓	36	12 do	150 00
Sherrington et stat. de ch. de fer	T. Hughes	En voiture	2½	6	12 do	100 00
Sillery Cove et Spencer Cove	J. Brown	A pied ou en voit	1½	6	12 do	42 00
Sorel et station de ch de fer	P. Leclaire	En voiture	½	12	12 (m. l'am.)	99 50
Sud, Québec, et station du chemin de fer Grand-Tronc	J. Ritchie	do	200 vgs.	36	12 mois	108 00
Sud, Québec, et station du chemin de fer L. et K.	F. Atkinson	do	2	12	10 ms. 20 jrs.	171 49
South Stukely et station de chemin de fer	L. H Knowlton.	do	1/10	6	12 mois	26 00
Spring Hill et stat. de ch. de f.	M. Campbell	Facultatif	¼	12	5 do	16 66
Spring Hill et Stornoway	P. Legendre	En voiture	9	6	11 do	207 50
Stanbridge-Est et Stanbridge Ridge	N. Martindale	do	3	2	12 do	36 00
Stanbridge-Est et station de Stanbridge	W. Turnbull	Facultatif	8	6	12 do	180 00
Stoneham et Tewkesbury	X. Deschamps	Cheval ou voit.	7½	2	3 do	10 00
Stornoway et Whitton	D. Beaton	En voiture	8	1	3 do	10 00
Sutton et station de ch de fer	O. Barnes	Facultatif	1/10	12	6 do	25 00
Sweetsburg et stat. de ch. de fer	G. T. Batchelder	En voiture	¾	12	6 do	12 50
Terrebonne et stat. de ch. de fer	C. Gauvreau	do	⅜	12	12 do	56 00
Trois-Rivières et stat. de c de f.	C. Godin	do	½	12	12 do	180 00
Trois-Rivières et Valmont	L. Ducharme	do	15	3	12 do	117 00
Trois-Pistoles et station de chemin de fer	T. P. Pelletier	Facultatif	¼	12	12 do	45 00
Trois-Saumons et station de chemin de fer	J. B. Couillard	A pied	2	6	7 ms. 19 jrs.	40 52
Valois et station de ch. de fer	P. G. Valois	Facultatif	55 vgs.	12	11 mois	45 83
Versailles et stat. de ch. de fer	J. B. Treteau	A pied	40 vgs.	12	12 do	20 00
Village des Aulnaies et station de chemin de fer	M. Dubé	En voiture	5	12	12 do	180 00
Village Richelieu et station de chemin de fer	N. D. D. Bessette	Facultatif	¼	12	12 do	48 00
Warden et station de ch. de fer	A. Berry	do	253 vgs.	12	5 do	12 50
Waterloo et station de ch. de fer	A. B. Foster	do	1	12	6 do (jus. 30 sept. '79)	50 00
do do	L. H. Brooks	do	¾	12et 24	6 dep. do	68 75

ETAT No. 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Weedon et stat. de ch. de fer.....	J. E. Côté	Facultatif	1¼	6	12 mois ...	78 00
West Brome et stat. de ch. de f..	G. R. Cleveland.	do	⅓	12	6 do ...	25 00
Westbury et stat. de ch. de fer..	A. Lothrop	A pied.....	1/12	12	12 do ...	25 00
West Farnham et station de chemin de fer.....	A. B. Foster	Facultatif...	¼	12	6 do (jus. 30 sep. '79).	50 00
do do ...	C. H. Williams ..	do	¼	12	6 dep. do ..	27 00
Wickham-Ouest et station de chemin de fer	J. McGinley.....	A pied	⅓	12	9 mois (jus. 31 déc. '79)..	24 00
do do ...	G. D. U. Comtois	do	⅙	12	3 dep. do .	8 00
Windsor Mills et Wotton..	C. Lacroix	Facultatif	17	1	9 mois ...	48 75
Yamachiche et stat. de ch. de f.	L. Duchaine	do	⅓	12	12 do ...	63 00
Yamaska et station de ch. de fer	M. Beaupré..	A pied	¼	12	12 do ...	32 00
					Total	$114,575 83

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles, en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

TRANSPORT DES MALLES PAR VAPEURS ET VOILIERS.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Bonne Espérance et Natashquan	A. Joncas	220		Deux voyages.	20 00
Carillon et Lachine	Cie de navigation de la rivière Ottawa	44	6	Saison 1879	480 00
Chicoutimi, Grande Baie et Québec	Cie de navig. à vap. du Saint-Laurent	236	Tel que req.	do	2,500 00
Deux Rivières et Pembroke (*Voir* aussi Ontario)	Cie de transp. et de ch. de fer Union	82	3	do	750 00
Gaspé, basin de, et rive nord du fleuve Saint-Laurent	R. Pye	232	2 f. par mois	do	1,202 50
Laprairie et Montréal	Cie de navigation de Laprairie	9	6	do	176 00
Lévis et Québec	Cie de bat.-pas. entre Québec et Lévis	1	12	12 mois	180 00
Moisie et Rimouski (*viâ* Bersimis)	J. Boucher	195	2 f. par mois	Saison 1879	250 00
Montréal et Québec	Cie de navigation Richelieu et Ontario	180	12	do	1,500 00
Québec et Québec Sud	Cie de bat.-pas, entre Québec et Lévis	2	24	7 mo. 19 jours.	263 80
				Total	$7,322 30

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles, en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER

Nom des chemins de fer.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
				$ cts.
Vermont Central	25 et 43	6 et 12	12 mois, jusqu'au 31 mars, 1880.	4,672 32
Rivière C. P et Vallée de la Massawippi	32 et 35	6	12 do do ...	2,418 43
Grand Tronc (dans la province de Québec, non compris la section de la Rivière-du-Loup, depuis le 12 août 1879)	405½	Tel q. req.	12 do do ...	72,144 28
Grand Tronc	.....	.....	Voy. spéc. avec les malles ang.	7,325 25
Intercolonial (dans la province de Québec, y compris la section du la Rivière-du-Loup, depuis le 13 août 1879.)	296½	Tel q. req.	12 mois, jusqu'au 31 mars 1880.	25,714 40
International	69	6	12 do do ...	2,448 60
Laurentides	15	6	12 do do ...	282 60
Lévis et Kennebec	45	6	12 mois 16 jo., jusq. 6 mai 1880..	2,043 48
Québec Central	49	6	12 mois, jusqu'au 31 mars 1880..	1,435 05
Québec, Montréal, Ottawa et Occidental	321	6	12 do do ...	15,209 62
do do ...	.....	.....	Service spécial	3 51
Sud-Est	76 et 96	6	12 mois, jusqu'au 31 mars 1880..	6,535 68
Waterloo et Magog	23	6	12 do do ...	1,155 52
			Total	$141,388 74

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour la confection et la réparation des sacs de malle, serrures, etc., en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Noms des fabricants.	Détails des comptes.	Montant.	
		$	cts.
R. Malcom	Sacs de malle, scel-rivets et étiquettes	237	06
J. C. McLaren	do étiquettes, réparations, etc	1,328	79
S. et H. Borbridge	do do et courroies	66	70
P. O'Donohoe	do et réparations	1,012	95
C. Corneil	do do	17	95
Filature de coton du Canada	do	70	12
T. Sonne	do	33	75
Girouard et Beaudet	do	4	65
C. Sonne	Sacs pour facteurs et réparations	18	30
J. S. Porter et Cie	Clefs pour serrures de malle	11	25
J. Boyd	do	3	00
J. Louis et fils	Parchemin pour étiquettes	6	00
Montreal Stencil Works	Plaque patronnée pour sacs de malle	1	25
W. Blackburn	Réparations à des sacs de malle	20	00
U. Pothier	do do	19	40
H. S. Hunter	do do	5	74
R. E. Mosher	do do	1	20
N. Gagnon	do do	1	15
A. Gilmore	do do	1	00
E. Layzell	do do	1	00
U. Gagnon	do do	0	50
A. Peron	do do	0	45
C. Martel	do do	0	30
W. Glenn	do do	0	25
D. McCuaig	do do	0	25
A. Faille	do do	0	20
	Total	$2,863	21

JOHN O'CONNOR
Directeur-général des postes

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

7—6*

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

ETAT No. 2, C.

Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No de voyages par semaine.	Périodes.	Montant.
						$ cts.
Acadia Mines et station de chemin de fer	J. McSween.	Chal. ou voit.	2	12	12 mois	200 00
Addington Forks et Keppoch	D. Campbell	Voiture	7½	1	12 do	45 00
Advocate, Havre, et rivière aux Pommes	J. M. Ward	do	10	3	5 do (jus. 1er nov. '79)	70 83
Advocate, Havre, et Trois-Sœurs	E. D. Pullerton	do	13	3	7 dep. do	116 66
Afton et Bayfield	J. J. Atwater	A cheval	2½	3	12 mois	50 00
Afton et Guysboro' (Intervale)	D. S. Ferguson	Voiture	15	1	12 do	98 92
Alder River et St. André	A. Chisholm	do	12	1	12 do	64 00
Amherst et Amherst Point	J. R. Lamy	Facultatif	4½	3	12 do	77 48
Amherst et Fenwick	W. C. Pipes	Cheval ou voit.	5	1	12 do	30 00
Amherst et rivière aux Oies	K. Hunter	do	20	3	12 (m. am'e)	209 00
Amherst et Hastings	C. S. Chapman	En voiture	6	1	12 mois	40 00
Amherst et Leicester	W. E. Hillson	Cheval ou voit.	15	2	6 do (jus. 31 déc. 1879)	74 50
Amherst et Petite Rivière	do	do	22½	2	7 dep. do) 1er sept. '79)	117 94
Amherst et station de ch. de fer	C. E. Hillson	A pied	¼	tel q req.	12 mois	401 92
Annapolis et Digby	G. et E. Stailing	Cheval ou voit.	21	6	12 do	599 00
Annapolis et Granville Ferry	D. Inglis	do	1	6	12 do	55 00
Annapolis et Liverpool	H. Kilcup	En voiture	68	6	12 do	2,795 44
Annapolis et stat. de ch. de fer	H. Van Blarcom	A pied	⅛	12	12 do	96 66
Annapolis et Saw Mill Creek	R. Harris	Cheval ou voit.	3½	3	12 do	40 00
Annapolis et Stoddarts	J. R. Harris	do	32	1	12 do	190 00
Anthony's Line et Village Ecossais	H. T. Cochran	En voiture	5½	2	12 do	39 00
Antigonishe et Arisaig	C. Gillis	do	17	1	12 do	74 96
Antigonishe et Cap George	R. McDonald	do	20	3	5 do (jus. 31 août '79)	97 50
do do	J. McCanly	do	20	3	7 dep. do	116 08
Antigonishe et Glenelg	J. McGrath	do	29	3	3 mois (jus. 30 juin 1879)	80 00
do do	W. Kirk	do	29	3	9 dep. do	206 04
Antigonishe et Hallowell Grant	H. Dunn	Cheval ou voit.	7½	1	12 mois	52 00
Antigonishe et Lochaber (extrémité sud)	T. Hanifen	En voiture	22	2	12 do	175 00
Antigonishe et Anse Maligne	R. McDonald	do	12	3	5 do (jus. 31 août 1879)	65 00
do do	J. McCanly	do	14	3	7 dep. do	86 91
Antrim et Rivière de Gay	J. Benjamin	do	8	2	12 mois	73 32
Apple River et Parrsborough	D. McNamara	do	42	3	7 do (jus. 31 oct. 1879)	583 33

ETAT No 2, C.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Arcadia et Chebogue-Est	E. P. Trefry	Cheval ou voit	4	1	12 mois	20 00
Argyle Sound et Lower Argyle	E. J. Montague	Facultatif	3½	1	12 do	20 00
Arichat et Petit de Grat	A. McDonald	En voiture	3	3	12 do	78 00
Arnold et Tête Sud de la Baie aux Vaches	W. Holmes	Cheval ou voit	6	1	9 do (jus. 31 déc. '79)	27 00
Ashdale et chemin Glen	C. McGillivray	Facultatif	4	1	12 mois	28 00
Aspy Bay et Cap Nord	J. McLeod, jr	Cheval ou voit	4½	2	12 do	36 00
Athol et Parrsborough	A. Holy	En voiture	24	6	12 do	900 00
Athol et station de ch. de fer	P. Fitzsimmons	A pied	½	12	12 do	68 80
Auld's Cove et Port Mulgrave	E. May	A cheval	4	3	12 do	84 00
Avondale et Rivière Barney	W. Dewar	Cheval ou à pied	5	2	12 do	32 00
Avonport et station d'Avonport	J. B. Newcomb	A pied	1½	6	12 do	78 00
Avonport, station d', et station de chemin de fer	do	do	12	12	12 do	10 00
Aylesford et Bridgewater	J. M. Foster	En voiture	57 vgs.	1	4 do (jus. 31 juil. '79.)	112 50
do do	H. G. Gates	do	58	1	8 dep. do	233 33
Aylesford et Harmony	L. M. Creemer	do	10½	1	12 mois	59 92
Aylesford et Morden	B. J. Balcom	do	10 et 14	1	12 do	120 00
Aylesford et chemin Palmer	W. S. West	do	1½	6	12 do	40 00
Aylesford et stat. de ch. de fer	T. R. Harris	do	¼	12	12 do	50 00
Back Meadow et Scotsburn	J. Fraser	Facultatif	3½	1	12 do	20 00
Baddeck et Grand Bras d'Or	J. A. Matheson	Cheval ou voit.	24	3	9 mois dep. 1er juil. '79	270 00
Baddeck et Boom	D. Burton	Voiture ou chal	22	2	3 mois (jus. 30 juin '79).	75 00
do do	D. Morrison	do	24	2	9 dep. do	147 75
Baddeck et Boulardarie	P. Fraser	En voiture	12	3	3 mois (jus. 30 juin '79).	71 25
Baddeck et Grand Narrows	S. MacNeil	do	12	1	6 mois (jus 30 sept. '79).	34 00
do do	J. McNeil	do	12	1	6 dep. do	24 00
Baddeck et McAulay	D. Burton	do	16	2	3 mois (jus. 30 juin 79).	31 85
Baddeck et Fourches Margaree	T. Coady	do	37	1	12 mois	240 00
Baddeck et New Campbellton	D. Robertson	do	30	3	4 do (jus. 31 juil. '79)	257 33
do do	D. Campbell	do	30	3	8 dep. do	366 66
Baddeck et Port Hastings	J. McNeil	do	60	6	12 mois	2.969 00
Baddeck et Upper Settlement Rivière Baddeck	J. McLean	Cheval ou voit	16	2	9 mois (dep. 1er juil. '79)	56 25
Baddeck et Upper Settlement Middle River	D. Robertson	do	16	1	12 mois	93 00
Baie Verte et Rivière aux Oies	J. S. Angus	Facultatif	21	2	12 do	137 72
Bailey's Brook et Brown's Mountain	J. McDonald	En voiture	7	1	12 do	32 00
Barney's River et Marsh	T. Irving	Cheval ou voit	10	1	12 do	44 48
Barrington et côté est du havre Pubnico	A. Watson	do	12 et 18	6 et 3	7 do (jus. 31 oct. '79)	294 00
Barrington et Port Clyde	J. McCornisky	En voiture	17½	6	12 mois	283 00

ETAT No 2, C.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Barrington et Upper Woods Harbor	W. H. Smith	Cheval ou voit.	19	6	5 mois (dep. 1er nov. '79)	130 00
Barrington Passage île du Cap Sable	T. W. Covert	Facultatif	11	6	4 mois jus. 31 juil. '79)	116 66
do do	J. F. Cunningham	do	11½	6	8 dep. do	196 66
Barrio's Beach et Tracadie	A. Delorey	do	6	1	12 mois	23 48
Bassin de la riv. des Habitants et pont de la riv. des Habitants	D. Doyle	Cheval ou voit.	6	1	12 do	32 00
Baxter's Harbor et Sheffield Mills	E. Harris	Voiture	7	1	12 do	41 08
Baie St-Laurent et Ingonishe	G. McNeil	do	47	2	6 do (jus. 30 sept. '79)	270 00
do do	A. McLeod	do	45	2	6 dep do	230 00
Bear River, côté ouest, et Deep Brook	W. Hanshaw	Cheval ou voit.	10	10et 21	12 mois	240 00
Beaver Bank et North Beaver Bank	M. Nelson	do	8	2	12 do	106 25
Beaver Bank et station de chemin de fer	D. Hallisey	A pied	12 vgs.	12	12 mois	10 00
Beaver River Corner et Cedar Lake	W. S. Raymond	En voiture	7½	1	7 do (jus. 31 oct. '79)	33 25
do do	A. Donton	do	9	1	5 dep. do	18 75
Bedford Basin et English Corner	J. Johnson	Cheval ou voit.	9½	2	12 mois	101 00
Bedford Basin et Mount Uniacke	D. Hamilton	do	16	2	12 do	150 00
Belmont et station d'Ingonishe	T. Lindsay	A pied	½	3	9 mois (dep. 1er juil. '79)	27 66
Berwick et station de ch. de fer.	J. Parker	En voiture	¾	12	9 mois (jus. 31 déc. '79)	66 45
do do	W. Shaw	do	¾	6	3 dep. do	9 50
Berwick et Somerset	J. Hamilton	Facultatif	2	6	9 mois (jus. 31 déc. '79)	56 25
Berwick Station et Harborville	G. Collins	Cheval ou voit.	11¾	2	3 mois (dep. 1er janv. '80)	25 00
Berwick Station et Somerset	J. B. Thomas	do	2¾	4	3 dep. do	10 00
Big Bras d'Or et Boularderie	K. McKenzie	En voiture	14	3	3 mois (jus. 30 juin '79)	37 50
Big Intervale et North East Margaree	M. McLeod	do	10	1	12 mois	60 00
Big Island et Merigonishe	J. G. McLean	Facultatif	2	2	12 do	55 00
Big Loraine et Sydney	A. McRae	En voiture	35	3	12 do	394 28
Big Marsh et Maryvale	D McDonald	Facultatif	3	1	12 do	25 00
Big Pond et Enow	A, McNeil	Cheval ou voit.	10	1	12 do	58 00
Big Port le Bear et Sable River	G. Harding	Facultatif	12	1	12 do	100 00
Black Rock et Parrsboro'	M. Phinny	En voiture	7	1	12 do	52 00
Blanchard's Road et New Glasgow	J. Fraser	do	16	1	12 do	70 00
Blandford et Hubbard's Cove	J. A. Stratford	do	18	3	12 do	248 00
Blandford et Tancook Island	J. W. Pearl	do	4	1	12 do	42 00
Boisdale, Barachois et North-West Arm	G. Ball	do	6½	1	12 do	26 00
Boom et Whycocomagh	J. McDonald	do	15	1	12 do	64 00
Boulardarie et Little Bras D'Or	M. McDonald	do	26	2et3	12 do	302 52

ETAT No 2, C—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en miles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Boulardarie et Point Clear	C. Munro.	En voiture	7, 4 et 3	2et1	12 mois	45 00
Boylston et Port Mulgrave	W. H. McKeough	do	3	2	12 do	300 00
Bridgetown et Granville Ferry	R. H. Foster	do	14	2	4 do (jus. 31 juill. '79).	66 66
do do	B. Reed	do	14	3	8 dep. do	129 33
Bridgetown et Granville Ferry (*viâ* Chutes Cove)	J. Hill, ex.	do	35	1	12 mois	140 00
Bridgetown et Lawrencetown	A. McKenna	do	9	1	12 do	80 00
Bridgetown et Middleton	E. Sproule	do	17	1	12 do	144 00
Bridgetown et stat. de ch. de fer	F. Crosskill	do	¼	12	12 do	50 00
Bridgewater, Greenfield et Middlefield	R. A. Newcomb				Voy. spéc.	30 25
Bridgewater et Halifax	J C. Hill	En voiture	90	6	1 mois (jus. 30 avril '79).	300 00
do do	B. Blair	do	90	6	11 dep. do	4,200 00
Bridgewater et Lawrencetown	C. W. Phinney	do	58	2	12 mois	617 50
Bridgewater et Middlefield	J. Whiteford	do	25	1	6 do (jus. 30 sept. '79).	104 00
do do	H. G. Freeman	do	21 et 25	1et2	6 dep. do	62 00
Bridgewater et Mill Village	Z. P. et J. P. Armstrong.	do	35	3	4 mois jus. 31 juill. '79)	196 66
do do	D. Mack	do	35	3	8 dep. do	313 33
Bridgewater et New Canada	J. Newcomb	do	13	1	12 mois	65 00
Bridgewater et Pleasant River	A. Feindel	do	20	2	12 do	228 00
Bridgewater et Shelburne	H. Kilcup	do	67	6	9 do (jus. 31 déc. '79)	2,625 00
do do	F. Shaffner	do	69 et 72	6	3 dep. do	750 00
Broad Cove, Intervale et Outlet Lake Ainslie	H. McKay	do	8	1	3 mois (jus. 30 juin '79)	6 00
Broad Cove Marsh et Chimney Corner	L. McPherson	do	5	1	12 mois	36 00
Brookfield et Pleasant River	J. W. Freeman	do	8	3	12 do	120 00
Brookfield et stat. de ch. de fer.	J. Grahame	A pied	100 vgs.	12	12 do	80 00
Brookfield et Upper Stewiacke	W. Benton	En voiture	6	18	12 do	370 00
Brookland et Salt Springs	W. Gray	Cheval ou voit.	3	1	12 do	24 00
Brook Village et côté ouest du lac Ainslie	R. Frizzle	En voiture	8	1	12 do	45 00
Brown's Brook et Parrsboro'	H. Brown	do	12	1	12 do	75 00
Brulé et Forbes	J. Forbes	A pied	2	1	12 do	28 50
Buckley's et Kentville	M. Kinsman	En voiture	16	6	12 do	469 48
Buckley's et Somerset	J. R. Morse	do	6½	2	12 do	90 00
Burlington et Victoria Harbor	G. U. S Sanford	do	9	1	12 do	46 48
Burntcoat et Noel	I. O'Brien	do	4½	3	12 do	73 00
Caledonia, St. Mary's et Trafalgar	J. Tays	do	16	1	12 do	140 00
Cambridge Station et Condon Settlement	J. Colwell	do	4¾	1	12 do	34 00
Cambridge Station et station de chemin de fer	do	do	50 vgs.	12	12 do	40 00
Canaan et Kentville	A. O'Leary	Cheval ou voit.	3 et 2½	6et3	12 do	135 00

ETAT No 2, B.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par jour.	Période.	Montant.
						$ cts.
Canada Creek et Waterville	H. Balsor	En voiture	9	2	12 mois	74 00
Canning et Kentville	G. E. Eaton	Cheval ou voit.	12½	6	12 do	198 00
Canning et Medford	J. S. Bishop	En voiture	5	6	4 do (jus. 31 juill. '79.)	60 61
do do	S. Borden	do	5	6et3	8 dep. do	63 33
Canning et North Medford	B. Weaver	do	4	1	12 mois	20 00
Canning et Port William Station	J. S. Bishop, pro.	Cheval ou voit.	7	6	12 do	214 99
Canning et Scott's Bay	J. E Steele	En voiture	16	3	12 do	194 00
Canso et Guysboro'	G. W Scott	Cheval ou voit.	32	6	12 do	1,500 00
Cap George et Cap George (côté nord)	L. McIsaac	do	10	2	12 do	98 00
Cape George Harbor et St. Peter's	K. McKenzie	En voiture	6	1	12 do	30 00
Cape Negro Island et North East Harbor	J. Cook	Cheval ou voit.	2	2	12 do	85 00
Carriboo Gold Mines et Hamilton's Corners	G. Hamilton	En voiture	7	2	12 do	90 00
Carroll's Corners et Elmsdale	J. Carroll	do	9½	1	12 do	45 00
Catalone et Catalone Gut	A. McRory	Facultatif	3½	1	12 do	15 00
Catalone et Little Loraine	R. Martin	do	8et5	2et1	7 do jus. 31 oct. '79)	76 58
do do	J. G. Kavanagh	do	7et4	3et1	2 mois (jus. 31 déc '79)	24 83
do do	N. Macdonald	do	7et4	3et1	3 dep. do	37 25
Catalone et New Boston	W. H. Martin	do	3	2	12 (m. l'am.)	26 00
Centreville et Hall's Harbor	R. D. West	Cheval ou voit.	8	3	12 mois	216 24
Chapman Settlement et Rockwell Settlement	C. F. Hill	Facultatif	3	1	3 m. dep. le 1er janv. '80	3 75
Chebogue Point et Yarmouth	E. C. Crowell	Cheval ou voit.	7	2	12 mois	104 00
Chesley's Corners et New Germany	E. Fiendel	do	et 15 17	2et1	12 do	70 00
Chester et Kentville	G. Roy	do	46	2	6 do (jus. 30 sept. '79)	285 00
do do	J. L Bishop	do	46	2	6 dep. do	245 00
Chester et Windsor	A. Webber	do	35	21	12 mois	390 00
Cheverie et Kennetcook	J. A. Sandford	do	8	1	12 do	45 00
Cheverie et Newport	B. Wilcox	do	17½	6	6 do (jus. 30 sept. '79)	272 50
do do	D. W. Armstrong	do	17½	6	6 dep. do	234 74
Cheverie et Walton	J. Burgess	En voiture	12	3	12 mois	190 00
Chezzetcook et Dartmouth	W. H. Isnor	Cheval ou voit.	24	1	12 do	150 00
Chezzetcook et Porter's Lake	G. E. Ormon	En voiture	3	3	12 do	37 00
Chigonaise River et Ingonishe Station	T. Lindsay	Facultatif	½	3	3 do (jus. 30 juin '79)	9 00
Chipman's Brook et Lakeville	J. Elliott	En voiture	17½	2	12 mois	90 00
Christmas Island et East Bay	R. A. McDonald	do	24	2	12 do	299 00
Christmas Island et Grand Narrows	J. S. McNeil	Facultatif	2½	2	12 do	30 00
Christmas Island et autour de l'île	H. McDonald				Voy. spéc. en 1878	10 00
Churchville et New Glasgow	J. McMillan	En voiture	6	3	12 mois	109 48
Claremont et Rivière Philippe	J. L. Oxley	Facultatif	3	2	12 do	22 48

ETAT No. 2, C.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Clementsport et Clementsvale...	A. D. Ditman.....	En voiture.....	4	3	3 mois (jus. 30 juin '79)	15 00
do do ...	A. W. Shaw.....	do	4	3	9 dep. do ..	58 50
Clyde River et Gunning Cove...	W. H. Gough.....	do	20	3	12 mois	223 00
Clyde River et Upper Clyde River.....	W. H. Gough.....	do	24	1	12 do ...	119 00
Cogmagun River et Kennetcook	A. Sandford.....	do	4½	1	12 do ...	13 00
Cold Brook Station et station de chemin de fer.....	H. Porter.....	A pied.....	60 vgs.	12	12 do ...	20 00
Coldstream et rivière de Gay....	G. Corbett.....	En voiture.....	5	1	7 do (dep. 1er sept. '79)	14 58
Cole Harbor et Tor Bay.....	W. O'Neil	Facultatif	9	2	12 mois	110 00
Corberrie et Weymouth.....	M. Weaver.....	En voiture.....	14½	1	3 do (jus. 30 juin '79)..	21 14
do do	G. D. Hankinson	do	14½	1	9 dep. do ..	56 25
Cow Bay et Mira Gut	W W. Brown....	do	12	1	12 mois	100 00
Cow Bay et Sydney.....	W. Power	do	30	6	12 do ...	695 00
Cranberry Head and Yarmouth.	A. Thurston.....	do	8	1	12 do ...	68 00
Cross Roads, Country Harbor et Goshen..	W. H. Fenton....	Cheval ou voit...	10	1	12 do ...	37 00
Cross Roads, Country Harbor et Port Mulgrave.....	C. Sellars	En voiture	52	3	12 do ...	800 00
Crow Harbor et White Head.....	J. J. Ehler.....	Cheval ou voit..	12	2	12 do ...	180 00
Culloden et Digby	J. H. Syda	do ...	8½	1	7 do (jus. 31 oct. '79)	43 75
do do	C. Trusk.....	do ..	8½	1	5 dep. do ..	20 00
Dalhousie Settlement et Durham	G. Adamson.....	En voiture.....	11	2	12 mois	95 00
Dartmouth et Halifax.....	J. E. Leadly.....	A pied ou en chal	1¼	18	12 do ...	80 00
Dartmouth et Montague Gold Mines.....	W. Barker.....	Cheval ou voit...	7	1	12 do ...	50 00
Dartmouth et South East Passage	J. A. Shiers	En voiture.....	7	1	12 do ...	52 00
Dean et Shubenacadie.....	E. Lynch	do	36	3	12 do ...	1,099 48
DeBert Station et DeBert Village	J. McCullough...	Facultatif	1¼	3	12 do ...	40 00
DeBert Station et Folly Mountain	A. Fulmor.....	En voiture.....	13¼	1	12 do ...	70 64
DeBert Station et Folly Village	D. L Urquhart ..	do	4½	12	12 do ...	170 00
DeBert Station et Mass Town.....	R. English.....	Cheval ou voit...	4	3	12 do ...	60 00
Discouse et Lennox Ferry.	N. McDonald	En voiture.....	3	6	12 do ...	136 00
Discouse et Rocky Bay.....	C. Doyle..	do	2½	1	12 do ...	20 00
Digby et South Range	I. J. White	do	13	1	12 do ...	71 00
Digby et Thorne's Cove Point...	C. Chute	do	8	2	12 do ...	100 00
Digby et Westport..	G. Stailing et fils	Cheval ou voit ..	40	6	12 do ...	1,199 00
Digby et Yarmouth	G. et E. Stailing.	En voiture	76	3	12 do ...	2,999 00
Douglas et McAra's Brook	A. McGillivray..	Facultatif	3	3	12 do ...	50 00
Dover West et Peggy's Cove.....	W. Baker.....	A pied, ...	3	2	12 do ...	30 00
East Bay et Morley Road.....	A. McKinnon.....	Facultatif	4½	1	1 mois (jus. 30 avril, '79)	2 16
do do	H. McDonald	do	4½	1	11 dep. do ..	23 83
Eastern Harbor et Mabou	J. McNeil.....	En voiture.....	62	3	12 mois.....	1,100 00

ETAT No 2, C—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Eastern Harbor et Pleasant Bay	C. W. McIntosh	Facultatif	24	1	12 mois	112 00
East Jeddore et Head of Jeddore	J. Meyers	A pied	6	1	3 mois (jus. 30 juin '79)	10 00
do do	D. Warnell	do	6	1	9 dep. do	22 50
East Margaree et New Bridge	D. L. McDonald	Facultatif	3	1	7 mois (jus. 31 oct. '79)	17 50
East Margaree et Post Road	J. LeBlanc	do	6	3	5 dep. do	18 75
East Side of Pubnico Harbor et Pubnico Beach	A. Watson	En voiture	7	3	5 mois (dep. 1er nov. '79)	50 00
East Side Ragged Island et Lewis Head	G. Craig	Facultatif	6	1	12 mois	36 00
East side of West Branch et Hopewell	J. A. Urquhart	A cheval	6	2	3 do (jus. 30 juin '79)	18 00
Eastville et Upper Stewiacke	J. McNaught	En voiture	2 et 6	3 et 1	12 mois	98 00
Eel Creek et Oxford	J. Simpson	do	12	1	12 do	65 00
Elgin et Hopewell	J. A. Urquhart	do	6	2	9 mois (dep. 1er juil. '79)	54 00
Ellershouse et Newport	D. Harvey	do	6	2	12 mois	69 00
Ellershouse et station de chemin de fer	J. Johnson	A pied	50 vgs.	24	12 do	50 00
Elmsdale et Nine Mile River	W. Garden	En voiture	8	1	12 do	47 48
Elmsdale et stat. de ch. de fer	A. Dunbar	A pied	60 vgs.	12	2 mois 3 jrs (jus. 3 juin 1879)	3 49
Enfield et Oldham	L. Brown	Cheval ou voit.	3	2	12 mois	48 00
Enfield et stat. de chemin de fer	H. T. Donaldson	A pied	20 vgs.	12	12 do	20 00
Enfield et Renfrew	W. Garden	En voiture	7	1	3 do (jus. 30 juin '79)	17 50
do do	J. McKenzie	do	7	1	9 dep. do	39 00
Englishtown et Ingonishe	M. Morrison	do	34	2	6 mois (jus. 30 sept. '79)	242 50
do do	P. Morrison	do	32	2	6 dep. do	195 00
Falkland et Herring Cove	J. Dempsey	do	3	2	12 mois	50 00
Falkland Ridge et Springfield	J. G. Morrison	do	6	1	6 mois (jus. 30 sept. '791	16 00
Falmouth, Windsor Bridge et Mortonville	F. Lunn	do	8	3	12 mois	78 00
Falmouth, Windsor Bridge et station de chemin de fer	W. Armstrong	Cheval ou voit.	12 vgs.	12	12 do	10 00
Five Islands et Lynn	J. W. Corbett	do	8	1	12 do	19 00
Fletcher's Station et Wellington Station	E. Largie	Facultatif	3/4	6	12 do	75 00
Folly Lake et stat. de ch. de fer	T. Barber	A pied	1/4	3	12 do	20 00
Fouchie et Grande Rivière	A. McKinnon	Cheval ou voit.	29	1	3 do (jus. 30 juin '79)	40 00
do do	C. McLean	do	29	1	9 dep. do	108 00
Four Mile House Station et Three Mile House	J. McDonald	do	1	3	12 mois	45 00

ETAT No 2, C—Détails de tous les paiements faits pour le transport de malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages pas semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Four Mile House et station de chemin de fer	T. Payne	A pied	50 vgs.	12	8 mois (dep. 1er août '79).	16 66
Fox Harbor et Wallace	B. S. Seamen	A pied ou en ch.	3½	1	12 mois	35 00
Fraser's Grant et Heatherton	A. McDougall	Cheval ou voit.	5	1	12 do	46 00
Frenchvale et North-West Arm	S. Gauthro	Facultatif	7	1	9 do (jus. 31 déc. '79)	21 75
do do	B. Gauthro	do	7	1	3 dep. do	8 75
Gaberouse et Marion Bridge	M. Morrison	do	14	2	12 mois	80 00
do do	A. McKeagan	do	14	1	12 do	52 00
Gaspereaux et Gaspereaux (route circulaire)	J. L. Gertridge	En voiture	8½	1	12 do	89 00
Gaspereaux et Wolfville	A. A. Vaughan	Facultatif	2½	3	9 do (jus. 31 déc. '79)	36 75
do do	D. W. Benjamin	do	2½	3	3 dep. do	17 50
George's River Road et Lower Stewiacke	G. Parker	En voiture	11		12 mois	52 86
George's River Road et Petit Bras d'Or	G. Howatson, fils	do	8	1	12 do	44 00
Glengarry Station et Pleasant Valley	W. Murray	do	14¼	2	12 do	140 00
Glengarry Station et station de ch. de fer	G. Grahame	A pied	65 vgs.	12	12 do	40 00
Glen Margaret et Tête de la Baie St. Margaret	G. Dauphiney	do	12	6	12 do	297 00
Glen Margaret et Anse Peggy	J. Miller	En voiture	8	3	12 do	100 00
Goff's et Waverley	J. McDowell	Cheval ou voit.	11	1	12 do	52 00
Goldenville et Sherbrooke	J. H. McDonald	En voiture	2½	6	12 do	119 72
Gore et Maitland	A. S. Smith	Facultatif	20	2	12 do	162 00
Gore et Newport	R. S Dimock	do	22	3	12 do	370 00
Gore et Shubénacadie	W. Walker	do	40	1	12 do	116 80
Goree et West Gore	W J McDonald	Cheval ou voit.	5	1	12 do	40 00
Grande Anse et Grandique	N. McDonald	Facultatif	3	6	12 do	223 00
Grandique et Lennox	W. R Cutler	En chaloupe	¾	6	12 do	500 00
Grandique Ferry et Arichat-Ouest	A. McDonald	En voiture	10	6	12 do	580 00
Grand Joggins et Joggins' Bridge	W. Aymar	Facultatif	1½	6	8 do (dep. 1er août '79)	20 00
Grand Lake Station et station de ch. de fer	G. Nichols	A pied	100 vgs.	12	12 mois	20 00
Grand Narrows et station de ch. de fer	H. A. Archibald	En voiture	52	2	12 do	393 00
Grand Pré et Ile Longue	W. Davidson	Cheval ou voit.	2½	1	12 do	15 00
Grand Pré et station de ch. de fer	A. Borden	A pied	1½	12	12 do	77 50
Grand Pré et Wallbrook	A. Mitchell	Facultatif	2½	1	12 do	15 00
Grand Rivière et Saint-Pierre	W. McPherson	En voiture	18	3	3 do (jus. 30 juin '79, et voy. spéc.)	71 75
do do	A. Morrison	do	18	3	9 dep. do et voyage additionn.	216 18
Granton et Westville	J. A. Marshall	do	7	2	12 mois	147 48
Granville Ferry et Victoria Beach	J. Morrison	do	16	2	12 do	298 00

ETAT No. 2, C.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Great Village et station de Londonderry	D. M. Kent	En voiture	4	12	12 mois	300 00
Great Village et Lower Five Islands	J. W. Davison	do	29½	6	12 do	630 00
Greenville et trav. du ch. de fer	J. S. Webb	A pied	¼	12	12 do	20 00
Greenville et Chester-Ouest	S. Purdy	En voiture	8	2	12 do	110 00
Greenville Station et Tête de la Baie Wallace	T. H. Horshmer	do	17	3	5 do (jus. 31 déc. '79)	54 16
do do	J. Dotten	do	17	3	3 dep. do	47 00
Greenville Station et Wallace	J. T. Betts	do	17	6	8 mois (dep. 1er août '79)	186 66
Gulf Shore et Pugwash	W. Chapman	Facultatif	6	1	1 m. (jus. 30 avril '79)	2 33
Guysboro' et Tor Bay	T. Eaton	do	28	2	12 mois	320 00
Halifax et chantier de SaMajesté	Div. personnes				Voyages spéciaux.	11 75
Halifax et Lower Prospect	D. Slaughenwhite	Facultatif	22½	1	12 mois	96 00
Halifax et Marie Joseph	T. Archibald	do	113	3	12 do	1,960 00
Halifax et Prospect	J. Coolen	do	21	2	12 do	134 40
Halifax et station de ch. de fer	F. W. Fishwick	En voiture	1	T.q. req.	12 do	1,000 00
Halifax et Sambro	T. Neville	Facultatif	20	2	12 do	185 00
Halifax, bureau de poste et quai, et stat. de ch. de fer et quai	S. Cunard et Cie	En voiture	2	T.q. req.	12 do	698 00
do do	J. Conlon	do	2		Voy. spéc'x.	67 50
Halifax Station et Richmond	J. Creighton	Facultatif	1	24	12 mois	91 50
Hantsport et Lochartville	J. A Harvie	do	2½	3	12 do	47 00
Hantsport et stat. de ch. de fer.	W. Davison	A pied	1/16	24	12 do	20 00
Harborville et Somerset	S. Truesdell	Facultatif	7½	2	9 do (jus. 31 déc. '79).	72 75
Head of Indian Harbor Lake et Sherbrooke	G. M. Elliott	Cheval ou voit.	19½	3	12 mois	225 00
Head of Jeddore et West Jeddore	J. L. Myers	Facultatif	11	2	12 do	78 00
Head of Jordan River et Thornburne	E. Martin	A pied	5	1	12 do	19 00
Head of South River Lake et Salmon River Lake Settlement	J. McDonald	En voiture	15	1	12 do	60 00
Head Tatamagouche Bay et Tatamagouche	W. Dobson	do	5	3	12 do	106 50
Head Wallace Bay et Wentworth Station	A. Purdy	do	17	3	4 do (jus. 31 juil. '79)	63 33
Head Wallace Bay (côté nord) et Wallace Bridge	J. Dotton	do	11	1	4 jus. do	10 66
Heatherton et Lower South River	J. Kiely	Cheval ou voit.	14	2	12 mois	91 99
Heatherton et Summerside	A. Chisholm	Facultatif	3	1	12 do	19 16
Henderson Settlement et Wentworth	A Purdy	Cheval ou voit.	4	2	4 do (jus. 31 juil. '80)	13 33
Holland Harbor et Port Hillford (ancien hav. des Sauvag.)	G. Flick	Facultatif	3	3	12 mois	20 00
Hopewell et Melrose	J Grant	En voiture	44	3	12 do	940 96
Hopewell et station de ch. de f.	J. Gunn	A pied	½	12	12 do	55 00

ETAT No 2, C.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Horton Landing et station de chemin de fer	F. G. Curry	A pied	½	12	12 mois	60 00
Hunt's Point et Liverpool	W. Innes	En voiture	8	2	12 do	118 00
Indian Harbor et Port Beckerton	G. S. Taylor	Facultatif	8	1	3 do (jus. 30 juin 1879)	13 00
Indian Point et Baie Mahone	J. Ernest	do	5	1	12 mois	28 00
Isaac's Harbor et Isaac's Harbor (côté est)	H. McMillan	do	3	3	12 do	68 00
Isaac's Harbor et Melrose	W. Jordan	En voiture	27	3	12 do	278 00
Jackson's et bras ouest de la rivière Philippe	W. Chapman	do	6	3	12 do	26 48
Jacksonville et Leitche's Creek	D. McDonald	do	5	2	12 do	46 00
Joggin's Mines et Shirlie	J. McKenzie	do	10	2	12 do	190 00
Jordan Bay et Shelburne	W.G.Swinesburg	do	11	3	12 do	166 00
Judique et Upper Settlement River Dennis	M. McDonald	Facultatif	15	1	12 do	80 00
Kemptown et Riversdale	R. J. Hingley	do	5	2	3 do (jus. 30 juin 1879)	26 00
do do	C. Fogo	do	5	2	9 dep. do	63 00
Kennetcook Corner et Noel	A. Harvey	do	10	1	12 mois	60 00
Kennington Cove et Louisbourg	J. McLean	do	5	1	11 do dep. le 1er mai '79)	23 83
Kerrowgare et Sunnybrae	D. K McDonald.	do	4	2	12 mois	46 00
Kentville et station de ch. de fer	W. Carruthers	A pied	200 vgs	24	12 do	125 00
Kingsbury et Lunenburg	J. E. Hunt	En voiture	7 et 3	2 & 1	12 do	290 00
Kingston Station and Melvern Square	J. Randall	do	2	6	12 do	74 00
Kingston Station et station de chemin de fer	A. VanBuskirk	Cheval ou voit	100 vgs	12	12 do	36 00
Kingston Station et Rhodes	do	do	8½	2	12 do	40 00
Kingston Station et Tremont	do	do	8	2	12 do	96 00
Lac Ainslie (côte sud) et lac Ainslie (côté ouest)	J. McKinnon	Facultatif	6	1	12 do	23 75
L'Ardoise Hill et Newport Station	W. D. Hunter	En voiture	12¼	3	12 do	130 00
Lawrencetown et Lawrencetown (route circulaire)	P. H. Saunders	do	17	2	12 do	260 00
Lawrencetown et Port George	J. Balcom	do	42	2	12 do	249 00
Lawrencetown et station de chemin de fer	H. I. James	A pied	¼	12	12 do	50 00
Lewis Bay et Sydney	R. Martin	En voiture	28	2	4 do (jus 31 juillet '79	125 00
do do	W. Buttersby	do	28	2	8 dep. do	190 00
Lewis Head et rivière au Sable	W. Herkins	do	8	2	12 mois	100 00
Lime Rock et West River	W. Munro	do	2½	3	3 do (jus. 30 sept. '79)	17 86
Lingan et Sydney	W. Power	do	18	3	12 mois	400 00

ETAT No 2, C.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Little Judique et Rear Judique...	J. McMillan.	Cheval ou voit...	4	1	12 mois ...	19 00
Little River et Oxford...	W. S. Smith.....	En voiture..	4	2	12 do ...	47 00
Liverpool et Milton	A. Ford.	do	2½	6	12 do ...	210 00
Liverpool et Port Medway.....	S. Cohoon	do	13	6	12 do ...	590 00
Lochaber et St. André	A. R. Stewart....	do	26	2	7 do (jus. 31 oct. '79)	112 58
Loch Lomond et Red Islands.....	J. McVicars.....	do	14	2	12 mois ...	124 24
Lockeport et rivière au Sable....	G. Wallis, fils.....	do	14½	6	3 do (jus. 30 juin '79)	142 50
do do	H. Bower..	do	14½	6	9 dep. do ..	307 50
Loganville et Pictou.....	C. Berry	do	23	2	12 mois ...	158 00
Louisburg et Sydney.....	N. H. Martin.....	.....	.....	.....	Voy's. addit en 1878. ...	8 75
Lovat et West River.....	D. McKenzie.....	.....	4¾	3	6 mos dep. le 1er oct.'79	29 50
Lower Canard et station de Port William	J. L. Bishop.....	Facultatif	5	6	4 do (jus 31 juill. '79..	50 00
Lower Cove et Maccan.	S. E. Freeman...	En voiture	16	6	12 mois ...	575 00
Lower Maccan et Maccan....	W. Sharp.	Cheval ou voit...	4¾	3	12 do ...	90 00
Lower River Inhabitants et Port Hawkesbury	J. M. Innis.....	Facultatif	13	3	12 do ...	194 00
Lower Stewiacke et Middle Stewiacke..	J. Ambrose.....	do	13	1	12 do ...	80 00
Lower Stewiacke et Princeport	G. Parker	En voiture	18	1	12 do ...	97 00
Lower Wentworth et station de Wentworth	A. Archibald	do	8	3	8 do (dep. 1er août '79)	31 33
Lower West Pubnico et havre de Pubnico	A. Watson.....	do	8	3	12 mois ...	97 32
McKenzie, chemin, et anse Parker	B. Reed.....	Facultatif.....	8	1	12 mois ...	48 00
McLeod et South Head of Cow Bay	W. Holmes.....	.....	7	1	3 do (dep. 1er janv. 80)	9 00
Mabou et Port Hastings.....	J. McNeil.	En voiture.....	38	6	12 mois ...	1,900 00
Mabou et Pointe Sight..	D. McEachen . ..	do	12	1	12 do ...	72 00
Mabou et Whycocomagh (*viâ* Brook Village)	J. McNeil.....	do	18	2	12 do ...	131 00
Mabou et Whycocomagh (*viâ* rivière Mull).	R. P. Flynn.....	do	21	1	12 do ...	112 00
Maccan et Nappan.....	S. E. Freeman...	Facultatif.....	1½	3	12 do ...	100 00
Maccan Mountain et Southampton	J. Lodge...	En voiture	5	1	6 do (jus. 30 sept. '79...	16 00
Mahone Bay et New Germany.	R. Ross.....	do	8	1	12 mois ...	75 00
Main Post Road et Marshalltown	S. Ryan	do	¼	6	12 do ...	36 00
Maitland et Noel.....	D. R. Smith.....	do	12	6	6 do (jus. 30 sept. '79)	155 50
do do	T. W. Falkiner ..	do	12	6	6 dep. do ..	144 50
Maitland et Shubenacadie.....	E. Lynch..	do	20	6	6 mois 1 jr. jus. 31 oct 79	427 28
do do	A. R. Smith	do	20	6	6 dep. do	397 82
Malagash et Wallace...	B. S Seaman.....	do	19	1	12 mois ...	130 00
Malagawatch et rivière Dennis...	A. McIntyre.....	do	3	1	12 do ...	60 00
Malagawatch et Baie Ouest.....	A. McLeod.....	do	16	2	12 do ...	137 00

ETAT No 2, C.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Malignant Cove et New Glasgow	A. McIsaac	En voiture	36	3	12 mois	610 00
Mapleton et Southampton	J. Lodge	do	5	1	6 do (dep. 1er oct. '79)	16 00
Margaree Forks et Middle Section, North-East Margaree	W. Burton	do	9	1	12 mois	30 00
Margaretville et Morden	W. Balcom	do	14	1	12 do	80 00
Margaretville et Wilmot	E. S. Woodbury	do	21	2	4 mois (jus. 31 juil. '79)	49 90
do do	J. Woodbury	do	21	2	8 dep. do	59 33
Marie Joseph et Sherbrooke	M. McGrath	do	22	3	12 mois	390 00
Merigonishe et Piedmont Valley	J. Smith	do	5	2	12 do	50 00
Middle Musquodoboit et Murchyville	A. Gladwin	do	5	1	11 mois (dep. 1er mai '79)	22 91
Middle Musquodoboit et Newcomb's Corner	G. McLeod	do	9	1	12 do	38 68
Middle Musquodoboit et Wyse's Corner	T. McCurdy	do	27	3	12 do	188 60
Middle River et West Side Middle River	L. McLeod	A pied ou à cheval	4	1	12 do	19 48
Middleton et stat. de ch. de fer	A. Beals	A pied	¼	12	3 do (jus. 30 juin 1879)	15 00
do do	J. Sullivan	do	¼	12	9 dep. do	45 00
Middle Town et Port Mulgrave	H. Gosbie	En voiture	13	1	12 mois	94 00
Milford Station et station de chemin de fer	T. Andrews	A pied	¼	12	12 do	40 00
Minudie et River Hebert	H. Smith	En voiture	8	3	12 do	110 00
Mooseland et Tangier	J. Prest, fils	Cheval ou voit.	13	1	12 do	50 00
Morden et Victoria Harbor	S. Balcom	En voiture	3	1	12 do	25 00
Morristown et Waterville	J. Forsyth	do	8¾	1	12 do	49 68
Mount Denison et station de chemin de fer	M. J. Shaw	A pied	1/16	3	12 do	30 00
Mount Pleasant et Oxford	H. S. Smith	Facultatif	4	1	12 do	27 00
Mount Thom Settlement et Salt Springs	A. McKay	En voiture	5	2	12 do	80 00
Mount Uniacke et Rawdon	J. McLean	Facultatif	14	2	12 do	134 00
Mount Uniacke et station de chemin de fer	do	do	30 vgs.	12	12 do	30 00
Musquodoboit Harbor et Petpeswick Harbor	T. Young	A pied	6	2	12 do	50 00
Nappan Station et station de chemin de fer	A. C. Barry	do	75 vgs.	12	12 do	48 00
New Campbellton et Sydney Mines	J. Vickers	En voiture	13	3	12 do	266 66
New Glasgow et station de chemin de fer	D. Campbell	do	¼	24	1 mois (jus. 1er juill. '79)	24 75
do do	T. W. Church	A pied	¼	24	11 dep. do	179 66
New Glasgow et Sherbrooke	G. et D. Fraser	En voiture	58	6	12 mois	1,895 00
New Glasgow et Sydney	T. S. Lindsay	do	249½	6	12 do	14,340 00
New Glasgow et Woodburne	A. J. Reid	do	15	2	12 do	80 00
Newport et Newport Landing	J. E. F. Mosher	do	8	6	6 mois (jus. 30 sept. '79)	145 00
do do	F. Travers	do	8	6	6 dep. do	110 00
Newport et Newport Station	H. Jenkins	do	5	6	12 mois	158 00
Newport et South Rawdon	S. Harvie	do	10	1	12 do	40 00
Newport et Upper Newport	do	do	10	1	12 do	32 00

ETAT No 2, C.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Newport et Walton	T. Parker	En voiture	16½	6et3	12 mois	500 00
Newport Station et station de chemin de fer	J. L. Sweet	A pied	12 vge.	12	12 do	10 00
New Ross et Stoddarts	J. W. Boylan	En voiture	5 et 21	2et1	3 do (jus. 30 juin 1879)	44 70
do do	J. Deadder	do	5 et 21	2et1	9 dep. do	126 00
New Ross et Vaughans	Jas. Boylan	do	15	2	12 mois	99 68
Nictaux Falls et Wilmot	M. McGregor	do	4½	3	9 do (jus. 31 déc. 1879)	50 79
do do	J. Toole	do	4½	3	3 dep. do	14 75
Nine Mile River et Shubenacadie	A. Densmore	do	20	1	12 mois	104 00
Noel et Shubenacadie	J. W. O'Brien	do	28	1	12 do	220 00
Noel et Walton	A. C. O'Brien	do	16	3	9 do (jus. 31 déc. '79)	145 50
do do	C. O'Brien	do	16	3	3 dep. do	41 25
North River Bridge et South Gut, St. Ann's	D. Morrison	do	12	2	4 mois (jus. 31 juill. '79)	33 98
do do	J. McGillet	do	12	2	8 dep. do	46 00
North Section Earltown et Truro	C. McKay	do	26	2	12 mois	156 00
North West Arm et Rear of Ball's Creek	G. K. Ball	do	3	1	12 do	13 00
Oakfield et stat. de ch. de fer	W. P. Green	A pied	100 vgs.	12	12 do	20 00
Onslow et Truro	J. W. Pearson	En voiture	7	3	12 do	225 00
Outer Island of Port Hood et Port Hood	W. D. Smith	En chaloupe	3	2	Saison, 1879.	30 00
Outlet Lake Ainslie et Strathlorn	H. McKay	En voiture	8	1	3 mois (dep. 1er juill. '79)	6 00
Outlet Lake Ainslie et Whycocomagh	J. McKay	do	18	1	6 do (dep. 1er oct. '79)	29 00
do do	H. McDougall	do	.....	.....	Voy. spécial.	19 50
Oxford et Pugwash	E. A. Bent, ex	do	20½	1	12 mois	80 92
Oxford et stat. de chemin de fer.	L. Oxley	do	3½	12	12 do	117 00
Palmer's Road, Ward Glebe et Post Road	G. W. Eaton	do	6½	1	12 do	30 00
Paradise Lane et station de chemin de fer	W. F. Morse	Facultatif	½	12	12 do	60 00
Parrsboro' et Partridge Island	E. Jenks	do	2	3	12 do	52 00
Parrsboro' et stat. de ch. de fer.	J. W. Jenkins	do	½	12	12 do	50 00
Parrsboro' et Three Sisters	G. Smith	En voiture	45	6	5 do (dep. 1er nov. '79)	291 66
Pictou et stat. de ch. de fer	P. Carroll	A pied ou à cheval	¼	24	12 mois	110 00
Pictou and River John	D. Ketchim	En voiture	20	6	4 do (jus. 31 juill. '79)	179 66
do do	T. Meagher	do	20	6	8 dep. do	316 66

ETAT No 2, C—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Pictou et Rivière John (*viâ* le rivage)	J. McLeod	Voiture	22	1	12 mois	89 00
Pictou et station de West River.	T. G. Anderson	do	22	3	12 do	303 32
Pictou Landing et station de chemin de fer	E. McLeod	A pied	200 vgs.	12	12 do et voy. spéc.	34 00
Pleasant Point et West Jeddore.	N. Mosher	do	4	1	12 mois	30 00
Point Edward et Sydney	D. Beaton	En voiture	4½	1	12 do	26 00
Portapique et montagne de Portapique	D. A. Starratt	do	2½	3	12 do	28 49
Port Beckerton et Port Hillford	G. Taylor	Facultatif	8	1	3 m. (dep. le 1er juill. '79)	39 00
Port Hawkesbury et West Bridge	D. Cameron	En voiture	16		Session, 1879.	63 00
Port Hood et île de Port Hood	J. Smith	Facultatif	1½	2	12 mois	30 00
Port Philip et Pugwash	G. King	Cheval ou voit.	4½	3	12 do	52 00
Port Royal et Arichat Ouest	A. McDonald	do	3½	3	12 do	100 00
Port Williams et emplac. de ville	D. Borden	Facultatif	2	3	12 do	50 00
Port Williams Station et station de chemin de fer	E. A. Forsyth	do	12 vgs.	12	12 do	20 00
Port Williams Station et White Rock Mills	J. S. Bishop	En voiture	4	3	12 do	90 00
Princeport et Truro	R. Archibald	do	16	2	9 do (jus. 31 déc. '79)	52 50
do do	J. D. Nelson	do	16	2	3 dep. do	17 50
Princeville et West Bay	W. McPherson	do	6	3	12 mois	79 00
Pugwash et Stone House	W. Chapman	do	9	2	11 do (dep. 1er mai '79)	95 33
Pugwash et Thompson's Mills	J. R. Lamy	do	15	6	12 mois	447 00
Rear of Black River et West Bay	M. Morrison	do	10	1	12 do	60 00
Reynardtown et Tusket	A. J. Lent	do	7¼	1	12 do	49 48
River Bourgeois et River Fear	H. Lindloft	do	2½	6	12 do	90 00
River Inhabitants Bridge et West Bay	H. McCall	Facultatif	5	6	4 do (jus. 31 juill. '79)	65 00
do do	J. McInnes	do	5	6	8 dep. do	92 00
River John et Tatamagouche	D. Langill	do	10	3	4 m. (jusq. 31 juill. '79).	46 33
do do	J. McLeod	do	10	3	8 dep. do	130 00
River John Road et The Cross Roads	D. Morrow	do	¾	2	6 m. (jus. 30 sept. '79).	10 00
River Philip, station de, et bras ouest de la Rivière Philip	M. Chapman	Cheval ou voit.	5	6	12 mois	180 00
Riversdale et stat. de ch. de fer.	R. J. Hingley	A pied	¼	12	9 mois 10 jrs. (j. 10 jan. '80	24 85
Rockingham et Yarmouth	E. Crowell	En voiture	26	2	4 m. (jus. 31 juill. '79).	73 33
do do	J. Prout	do	26	2	8 dep. do	123 33
Round Hill et stat. de ch. de fer.	C. E. Spurr	A pied	300 vgs.	12	12 mois	24 00
Round Hill et Tupperville	do	Facultatif	3¾	3	9 do (jus. 31 déc. '79)	75 00

ETAT No 2, C—Détails de tous les paiements faits pour le transport de malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en miles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
St. Andrews et extrémité sud de Lochaber	A. McPherson	En voiture	.....	.....	Voy. spéc.	6 00
do do	D. McPherson	do	21	2	1 mois 13 jrs. (depuis le 17 nov. 1879	38 24
St. Andrews et Vernal	A. Power	do	5	2	5 m. dep. le 1er nov. '79	12 50
St. Peters et West Bay	R. Morrison	Facultatif	32	1	12 mois	130 00
Salmon River et Sheet Harbor Passage	W. Wambold	Cheval ou voit.	7	2	12 do	50 00
Scotch Village et Woodville	H. S. Cochran	do	5¼	1	12 do	30 00
Sheet Harbor et Upper Musquodoboit	P. Murray	En voiture	26	1	12 do	196 00
Shelburne et Upper Clyde River	W. G. Swinsburg	do	16	1	4 do (jus. 31 juill. '79).	40 00
Shelburne et Upper Ohio	do	do	16	1	8 dep. do	77 33
Shelburne et Yarmouth	G. M. Patton	do	68	6	12 mois	1,700 00
Ship Harbor Lake et Ship Harbor Lake (route circulaire)	J. W. Webber	do	11½	1	12 do	80 00
Shubénacadie et station de chemin de fer	A. Kirkpatrick	A pied	100 vgs.	24	12 do	80 00
Shubénacadie et Shubénacadie (route circulaire)	G. W. Walker	En voiture	14	1	12 do	100 00
Six Mile Brook et West River	J. McKay	do	6	1	12 do	40 00
Six Mile Road et Wallace	A. Purdy	Cheval ou voit.	4	2	4 do (jus. 31 juill. '79)	3 33
Sluice Point et Tusket	D. Mense	Facultatif	6	1	12 mois	50 00
South Branch et Upper Stewiacke	W. Cox	do	8	3	12 do	68 00
South Harbor et White Point	A. McPherson	do	9	2	12 do	121 50
South-West Margaree et Whycocomagh	N. McKay	Cheval ou voit.	26	1	3 do (jus. 30 juin '79)	23 00
South-West Margaree et Upper Margaree	A. McDonald	Facultatif	3	1	9 m. (dep. le 1er juill. '79)	16 29
Spring Hill Mines et Spring Hill Junction	J. Cooper	do	4½	6	12 mois	150 00
Spring Hill Mines et Windham Hill	N. Shurman	do	7	2	12 do	77 00
Stellarton et stat. de ch. de fer	D. McIntosh	A pied	¾	12	6 mois (jus. 30 sept. '79)	34 74
do do	J. Barclay	do	¾	12	6 dep. do	36 00
Stellarton et Westville	D. McIntosh	En voiture	3	6	12 mois	199 00
Sydney et Sydney Mines	J. McKinnon	do	20	6	6 do (jus. 30 sept. '79)	250 00
do do	N. A. McDonald.	do	20	6	6 dep. do	192 00
Tatamagouche et Les Chutes	J. Lombard	do	8	2	6 mois (jus. 30 sept. '79).	40 00
Tatamagouche et Waugh's River	do	do	6	2	6 dep. do	50 00
Tatamagouche et station de Wentworth	A. Purdy	do	20	6	12 mois	440 00
The Falls et West New Annan	J. McCully	do	9	3	6 mois (jus. 30 sept. '79).	72 00
do do	J. Bell	do	9	3	6 dep. do	65 00
Tor Brook et Tremont	W. Browne	Cheval ou voit.	5	1	12 mois	40 00
Tracadie et Usher	E. Cole	do	4	1	12 do	24 00

ETAT No. 2, C.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Truro et station de chem. de fer.	C. B. Archibald.	Facultatif	½	24	12 mois	300 00
Tupperville et station de ch. de f.	D. S. Chipman...	do	⅛	12	3 do (jus. 31 mars '80)	10 00
Tusket et Tusket Forks.....	F. Mense..	En voiture.....	12	1	12 mois	70 00
Tusket Wedge et Yarmouth	J. M. Leblanc....	do	12	2	12 do ...	120 00
Upper Newport et Woodville.....	T. Dimock	Facultatif	½	1	12 do ...	10 40
Vale Colliery et Whitburn.....	J. McDonald.....	En voiture...	2	3	12 do ...	156 32
Wallace et Wallace Ridge.....	B. S. Seaman	Facultatif	5	3	12 do ...	70 00
Wallace Ridge et station de Wentworth.....	D. Purdy	En voiture	17	6	4 do (jus. 31 juil. '79)..	99 33
Waterville et stat. de ch. de fer.	J. S. Pineo.....	Facultatif	70 vgs.	12	12 mois	40 00
Waverley et Jonction de Windsor	J. Otto.	En voiture.....	3	6	12 do ...	105 00
Wentworth Creek et Windsor...	S. H. Sweet	do	2½	3	12 do ...	80 00
West River et Westville, ...	W. Munro	do	9	3	12 do ...	128 00
West River Station, et station de chemin de fer.....	W. S. Grahame..	A pied.....	75 vgs.	12	12 do ...	35 00
Whycocomagh et Whycocomagh Rear.....	H. McDonald.....	Facultatif	6	1	12 do ...	40 00
Wilmot et station de ch. de fer..	E. Cumminger...	A pied.....	60 vgs.	12	12 do ...	12 00
Windsor et station de ch. de fer	P. S. Burnham...	do	⅛	24	12 do ...	115 00
Wolfville et station de ch. de fer	G. V. Rand..... .	do	⅕	24	12 do ...	80 00
Yarmouth et boîte aux lettres des rues.....	A. J. Hood.	Facultatif	....	t. q. req.	10 do (jus. 30 juin '80) ..	50 00
					Total...	$101,851 11

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

7—7*

ETAT No 2, C.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

TRANSPORT DES MALLES PAR VAPEURS ET VOILIERS.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Halifax et Boston, E.U., (moitié du port perçu)...	J. P. Phelan.....	400	1	Saison 1879.....	551 93
Pictou, Georgetown, Iles de la Madeleine et Gaspé	J. King.	144	.....	do (subvention additionnelle)...	4,112 50
Pictou et Port Hawkesbury.....	F. W. Hales	61	2	Saison 1879.....	2,000 00
Sydney et West Bay	G. J. Troop.....	65	2	do	300 00
				Total.....	$6,964 43

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No 2, C.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

Nom des chemins de fer.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
				$ cts.
Intercolonial (jusqu'à la ligne provinciale	196	Tel q. req.	12 mois, jusq. 31 mars 1880...	19,600 00
Springhill et Parrsboro'.....	32	6	9 do do ...	302 08
Des Comtés de l'Ouest.....	46	12	8 do jus. 30 nov. 1879	1,922 80
Windsor et Annapolis.....	84	12	12 do jus. 31 mars 1880.....	5,395 66
			Total.....	$27,220 54

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No 2, C.—Détails de tous les paiements faits pour la confection et la réparation des sacs de malle, serrures, etc., en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Noms des fournisseurs.	Détails des déboursés.	Montant.	
		$	cts.
R. Malcolm	Scel-rivets	160	00
H. B. Fidler	Sacs de malle et réparations	724	15
H. V. Allen	do	700	97
W. E. Peters	Réparations aux sacs de malle	4	35
W. Carson	do	0	50
	Total	$1,589	97

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

7—7½*

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No. 2, D.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Acadia Mines et station de chemin de fer	S. Manzerol	En voiture.	7	1	9 mois (jus. 31 mars '80).	36 36
Mines Albert et station de chemin de fer	W. Farrice	do	¼	6	3 mois (jus. 30 juin '79)	6 25
do do	J. Mountain	do	⅛	6	9 dep. do	18 75
Alexander's Point et phare de Miscow	O. Valley	do	26	2 &1	12 mois	140 00
Alexander's Point et Shippigan	A. Duque	do	3	2	12 do	60 00
Alma, Hopewell Corner, Harvey et Pointe Wolfe	E. Ritchie	do	6et3	6et3	12 do	549 00
Alma et Penobsquis	W. Martin	Facultatif	31	1	12 do	149 00
Anagance et Corn Hill	W. S. Chittick	En voiture	6	2	12 do	75 00
Anagance et Elgin	E. A. Robinson	do	12	2	12 do	100 00
Andover et Fort Fairfield	J. Sloat	do	7	2	12 do	60 00
Andover et Maple	W. Inman	do	28	1	4 mois 15 jrs. (jus. 31 déc. '79)	26 25
Andover et Perth-Centre	M. Craig	do	6	2	6 mois (jus. 30 sept. '79).	22 50
do do	G. W. Larlei	do	2	6	6 dep. do	11 50
Andover et Riley Brook	W. Inman	Facultatif	60	1	12 mois	360 00
Annidale et English Settlement	A. F. Carmichael	do	4	2	3 do (jus. 31 août '79)	6 25
do do	D. M. Pearson	do	4	2	7 dep. do	14 58
Apohaqui et île Cole	W. Fenwick	En voiture	23	2	12 mois	202 63
Archibald Settlement et rivière Louison	R. Archibald	do	3	1	12 do	30 00
Armstrong's Brook et rivière Jaquet	J. C. Bent	Facultatif	1	12	12 do	40 00
Armstrong's Brook et rivière Louison	do	do	3	3	12 do	75 00
Armstrong's Brook et Olinville	D. Elder	En voiture	5	1	12 do	28 75
Au Lac, Pointe Westmoreland et Port Elgin	G. Siddall	do	1et6	12et 6	12 do	444 00
Au Lac, stat. de ch. de f., Pointe Westmoreland et Cap Tourmentine	H. Lawrison et T. Hewson	do	40	t. q. req.	Sais. '78-'79	428 00
Bairdville et Kilburn's Landing	C. Pickett	Facultatif	2	3	12 mois	55 00
Bald Hill et Wickham	G. M. Golding	En voiture	2	2	12 do	25 00
Barachois et Upper Abougogin	T. Gallary	do	5	1	12 do	34 00

ETAT No 2, D.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Nouv.-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Barnesville, Ossekeag, Upham et Upperton	N. M. Barnes	En voiture	6et7	2et1	7 mois 5 j'r's (j. 5 nov. '79)	126 38
do do	F. Williams	do	6et7	2et1	1 m. 25 jours (dep. do)	31 12
Bartibog et Chatham	R. Wall	do	11	1	12 mois	25 00
Bass River et South Branch	J. A. Campbell	do	15	3	12 do	234 00
Bath et Johnville	W. Boyd	do	8	2	12 do	70 00
Bath et Mineral	H. Broad	do	8	1	12 do	42 00
Bath et Wicklow	S. Drost	do	2	6	12 do	50 00
Bathurst et station de ch. de fer	T. E. Carter	do	1¼	18	12 do	234 72
Bathurst et Upper Pockmouch	P. J. Foley et F. F. Barry	do	45	3	12 (m. l'am.)	693 00
Bay du Vin Mills et Upper Bay du Vin	W. Dickens	do	5	1	12 mois	40 00
Bayfield et Port Elgin	T. Hewson	do	15et 18	2	12 do	168 00
Bayside et St-Andrews	J. Simpson	do	7	2	12 do	60 00
Beaver Harbor et St-George	J. Prescott	do	14	2	12 do	99 00
Belledune et rivière Belledune	J. Hodgins	Facultatif	4	3	12 do	77 00
Belledune et station de ch. de f.	J. Chalmers, fils	do	1	6	12 do	41 43
Belle Isle Creek et station de Norton	E. Fruze	En voiture	17	1	12 do	47 48
Belleveaux Village, Memramcook et St-Joseph	P. Bourgeois	do	6	6et2	9 do (jus. 31 déc. '79)	120 00
do do	A. W. Oliver	do	3et7	6et2	3 dep. do	75 00
Belyeas Corner et Carlisle	N. J. Pratt	do	2	2	12 mois	24 00
Black Brook et Chatham	A. Marshall	do	8	1et2	12 do	79 48
Black Land et et rivière Charlo.	W. Cook	Facultatif	3	3	12 do	44 00
Black Point et New Mills	S. Laughlin	do	3½	3	12 do	42 00
Black River et Upper Bay du Vin	R. McNaughton.	do	8	1	12 do	52 00
Blackville et Cains River	M. Vickers	do	6	1	12 do	75 00
Blair Athol et Dalhousie	W. Wright	do	16	1	9 m. (jus. 31 mars '80)	48 44
Blair, Athol et Shannon Vale	do	do	11½	1	3 m. (jus 30 juin '79)	13 50
Blissville et Juvenile Settlement	M. Hoyt	do	6	2	9 m. (jus. 31 déc. '79)	52 50
Blissville, Hoyt Station et Juvenile Settlement	B. J. Hoyt	do	1et6	6et2	3 dep. do	17 25
Blissville, Patterson Settlement et station de ch. de fer	do	do	1et2	3et2	9 jus. do	41 25
Bloomfield (Kings) et Central Norton	J. Cochran	do	3	3	12 mois	65 00
Bloomfield (Kings) et station de ch. de fer	N. Wetmore	do	¾	12	12 do	56 00
Bloomfield Ridge et Boiestown.	P. McDonald	do	6	1	12 do	45 00
Boundary Creek et station de chemin de fer	R. B. C. Weldon	A pied	½	12	12 do	20 80
Boundary Creek et Steeves Mountain	T. C. Weldon	En voiture	3½	1	12 do	36 00
Boudreau Village, Dorchester et Rockland	J. Sutherland	do	6	6et2	12 do	250 00
Bourgeois, Grandique et Poiriers	F. Seger	do	2et4	3et1	12 do	75 00
Breadalbane, New Mills et station de ch. de fer	E. McMillan	Facultatif	1	12	12 do	28 00

ETAT No 2, D.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en miles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Buctouche et Dixon's Point	W. Hyslop	Facultatif	5	1	12 mois	19 48
Buctouche et McLaughlan's Road	A. Peterkin	En voiture	19½	1	12 do	117 00
Buctouche et Richibucto	J. McLean	do	18	3	12 do	250 00
Buctouche et Shédiac	J. D. Weldon	do	22	6	12 do	494 00
Bumfreau et Upper Wicklow	M. Hutchinson	Facultatif	2	2	12 do	20 00
Burnt Church et Church Point	W. M. Salter	En voiture	4	2	12 do	55 00
Burton et Sheffield, etc	W. Barker		6	3	48 voyages	48 00
Butternut Ridge, New Canaan et Forks	L. H. Alward	En voiture	12	2	12 mois	80 00
Butternut Ridge et Perry Settlement	J. C. Price	do	10	1	12 do	48 00
Butternut Ridge et Petitcodiac	S. Perry	do	9	6	12 do	199 00
Cain's River et Shinnickburn	P. Shinnick	do	8	1	12 do	60 00
Caledonia et Moncton	R. Collins	do	36	2	12 do	349 00
Campbellton et Flatlands	J. Cooling	do	10	2	12 do	100 00
Campbellton et station de ch, de fer	F. O'Connor	do	1	12	6 do (jus. 30 sept. '79)	149 76
do do	J. Duncan	do	1	12	6 dep. do	49 92
Campbellton et quai	F. O'Connor	do	¼	2	P. de sai. '79	9 50
do do	J. Duncan	do	¼	2	Bal. do	2 25
Campo Bello et Wilson's Beach	J. Brown	do	7	1	12 mois	40 00
Canterbury et Canterbury Station	J. Scott	do	9	2	12 do	175 00
Canterbury Station et North Lake	do	do	22	1	12 do	90 00
Cap de Moiselle Creek et station de ch. de fer	J. Wilson	do	1/16	6	12 do	10 00
Caraquet et Lower Caraquet	J. Goinet	do	3½	1	8 m. (jus. 30 nov. '79)	33 33
Carleton et station de ch. de fer	D. Connell	Facultatif	½	6	12 mois	70 03
Carleton et St-Jean	do	A pied ou en v.	1½	12	12 do	78 09
Carsonville et Sussex Vale	M. Finness	En voiture	15	2	12 do	125 00
Central Blissville, Frédéricton Junction et Hart's Mills	T. Colman	A pied ou en v.	4 et 1	6 et 1	12 do	30 00
Centreville, Florenceville, Greenfield et Tracey's Mills	S. Taylor	En voiture	3, 6, et 17	6, 3, et 1	3 do (jus. 30 juin '79)	64 75
do do	J. Jewett	do	3, 6, et 16	3, 6, et 1	9 dep. do	141 75
Chance Harbor, Little Lepreaux et Lepreaux	W. Whelan	Cheval ou voit.	19 et 4	2 et 6	12 mois	200 00
Chapman et Great Shemogue	J. D. Weldon	En voiture	5	1	12 do	29 92
Charleston et Middle Simonds	M. Mulheron	do	11	1	12 do	26 00
Chatham et Escuminac	J. McNaughton	do	36	1	12 do	155 00
Chatham et Newcastle	J. Johnston				Voyage add. avec la malle anglaise.	1 50
Chatham et station de ch. de fer	W. Ullock	En voiture	1½	24	12 mois (moins l'am)	295 00

ETAT No D 2,—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Chatham et Upper Pockmouche	J. Meagher	En voiture	60	3	12 m (moins l'amende)	794 00
Chelmsford et Derby	J. O'Neill	do	2	2et1	1 mois (jus. 31 juill. '79)	8 33
Chelmsford et South Nelson	do	do	10	2et1	8 mois	66 67
Chipman et Harley Road	W. Stewart	do	5	1	12 mois	25 00
Clarendon et Welsford	J. Burton	do	10½	1	12 do	69 48
Clifton et Lands End	J. Bates	do	40	2	12 do	249 00
Clinch's Mills et Gooseberry Cove	J. Ferguson	do	3½	2	12 do	26 00
Coal Creek et Coal Mines	W. Leckey	do	4	2	3 do (jus. 30 juin '79.)	12 50
do do	J. Brown	do	4	2	9 dep. do	29 25
Coat's Mills et St. Pauls	T. Arsenault	do	8	1	1 mo. 9 jrs. (jus. 9 mai, 1879)	5 14
Coat's Mills et Sweeneyville	do	do	11	1	10 mois 21 jours dep. do	53 93
Cocaigne et Scovil's Mills	C. D. Lucas	do	6	2	12 mois	58 00
Cole's Island et Forks	W. Cole	do	23	1	12 do	90 80
Cole's Island et Narrows	W. Somerville	do	11	3	12 do	136 00
Collina et Springfield	E. L. Perkins	do	24	1	12 do	36 48
Cox Point et Cumberland Baie.	A. McLean	do	5	1	12 do	23 00
Curryville et station de ch. fer	J. Beaumont	do	⅛	6	12 do	10 00
Dalhousie et Dundee	S. McGregor	do	9	1	3 do (jus. 30 juin '79)	12 99
Dalhousie et station de c. de fer	do	do	7	12	3 jus. do	156 00
do do	W. Murphy	do	7	12	9 dep. do	94 40
Dalhousie et quai	S. McGregor	do	¼	2	Saison, 1879	14 40
Dalhousie Station et Maple Green	J Fraser	do	1	3	12 mois	40 00
Dawson Settlement et Hillsborough	W. Lutz	do	7	2	12 do	41 60
Debec et station de ch. de fer	A. Harron	Cheval ou voit.	¼	12	12 do	30 00
Doaktown et Shinnickburn	R. D. Robinson	En voiture	18	1	12 do	130 00
Donegal et Sussex Vale	F. C. Buchanan	do	17	1	12 do	80 00
Dorchester et station de ch. de f.	S W. Quigley	do	¼	24	12 do	260 00
Dorchester et Rockport	B. F. Tower	do	12	3 & 2	12 do	160 00
Dorchester Crossing et station de chemin de fer	P. L. Belliveux	A pied	¼	2	10 do jus. 31 mars '80)	4 17
Douglastown et Newcastle	J. Fisher	En voiture	5	12	12 mois	250 00
Dover et Moncton	J. A. McFarlane	do	12	2	9 do (jus. déc. 31, '79)	97 50
do do	H. Edgett	do	12	2	3 dep. do	21 75
Doyle Settlement et Rivière Louison	T. Hayes, fils	do	3	1	12 mois	11 00
Dunbarton et station de ch. de f.	L. Trenholm	Facultatif	30 vgs.	3	12 do	20 00
Dundee et Shannonvale	W. Wright	En voiture	4	1	9 do (jus. 31 mars '80)	10 30
Dungiven et Memramcook	J. McVey	do	4	1	12 mois	25 60
Duprey et Gailey	C. Duprey	Facultatif	2	1	12 do	16 00
Edmundston et Grandes Chutes.	M. Hartt	En voiture	37	6	12 do	899 00

ETAT No. 2, D.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Nouv.-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Edmundston et Mouth of St. Francis	M. Tigh	En voiture	36	2	12 mois	199 00
Edmundston et Upper Madawaska, E.U	T. Daigle	do	3	2	12 do	24 00
Eel River et Rivière Charlo	J. Goulette	Facultatif	4	3	12 do	69 00
Elgin et Hillside	J. Robinson	En voiture	14	1	12 do	90 00
Elgin and Hopewell Corner	J. S. Fullerton	do	21	1	9 do (jus. 31 déc. '79)	112 11
do do	D. Williams	do	21	1	3 dep. do	43 75
Elgin et Pleasant Vale	G. Killam	Facultatif	7	1	12 mois	39 60
Elgin et station de ch. de fer	R. D. Robinson	En voiture	½	6	12 do	15 00
Fairhaven et Lords Cove	D. F. Martin	do	10et 7	2et1	12 do	58 00
Fairville et station de ch. de fer	C. J. Tilton	Facultatif	⅛	12	12 do	50 00
Fairville et St. Jean	D. Connell	En voiture	.....	.....	Voyage spé.	90 00
Fairville Station et Milford	J. Irvine	do	2	12	3 mois (jus. 31 mars '80)	12 50
Fawcett Hill et Petitcodiac	W. W. Price	do	5	1	1 mois (jus. 30 avril '79).	2 00
Florenceville et Foreston	J. Boyer	do	18	3	12 mois	210 00
Florenceville East, Upper Peel et River Bank	A. Taylor	do	2½et 2	3	12 do	41 79
Forks et Ida	D. Keirstead	do	4½	1	6 mois (jus. 31 mars '80)	12 50
Fredericton et Hanwell	J. B. Golding	do	10	1	12 mois	55 00
Fredericton et Marysville	J. E. Boon	do	4	6	3 do (jus. 31 mars) '80	23 62
Fredericton, Marysville et Peniac	J. B. Dunphy	do	4et5	6et2	9 mois (jus. 31 déc. '80)	93 75
Frédéricton et Newcastle	R. Orr	do	102	3	12 mois	2,000 00
Frédéricton et New Maryland	L. Fisher	do	5	1	12 do	30 00
Frédéricton et stat de ch. de fer.	J. R. Golding	do	½	12	12 do	90 00
do do	do	do	½	.....	Voyage spé.	45 00
Frédéricton et Stanley	J. Boone	do	30	1	12 mois	140 00
Frédéricton et vapeurs	do	do	.....	3	Saison, 1879	20 00
Frédéricton et Woodstock (côté est)	E. Dunphy	do	82	2	12 mois	793 00
Frédéricton et Woodstock (côté ouest)	R. Boone	do	63	3	3 do (jus. 30 juin '79	212 50
do do	J. Boone	do	63	3	9 mois dep. do (m. l'am.	335 00
Frédéricton Junction et station de chemin de fer	C. H. Kingston	A pied	25 vgs.	24	12 mois	25 00
French Lake et station de Rusagornis	J. McGill	En voiture	3	1	12 do	30 00
Gagetown et Mouth of Nerepis et Upper Hampstead	S. Cameron	do	44½ et10	2et1	9 do (jus. 31 mars '80)	541 23
Gagetown et Narrows	J. Mott	Facultatif	14	3	3 mois (jus. 30 juin '79)	80 75
do do	F. E. Wilson	do	14	3	9 dep. do	145 50
Gagetown et Oromocto, etc	G. C. Nevers	En voiture	27	3	12 mois, (m. amendes.)	319 00
Gagetown et vapeurs	R. Vail	Facultatif	.....	3	Saison, 1879	15 00

ETAT No 2, D.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Nouv.-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par jour.	Période.	Montant.
						$ cts.
Gagetown et Welsford	F. Woods	En voiture	25	3	12 mois	600 00
Gagetown, Westfield Station et Upper Hampstead	S. Cameron	do	45et 41	2et1	3 do (jus. 30 juin '79)	182 50
Gagetown et White's Cove	J. W. Scribner	do	13	3	12 mois	174 00
Geary, Oromocto et Waasis	W. Bryson	do	6et7	6et1	12 (m. l'am)	107 66
Golden Ridge et Knowlesville	W. B. Thorne	do	4	1	12 mois	25 00
Goose Creek et Shepody Road	J. Prescott	do	13	1	12 do	60 00
Grafton et Woodstock	G. Stickney	do	1½	6	12 do	50 00
Grand Bay et stat. de ch. de fer	D. Hamm		⅞	6	9 do (jus. 31 mars '80)	7 50
Grand Falls et Tilley	J. White	En voiture	19½	1	3 mois (jus. 30 avril '79)	22 50
Grand Falls et Undine	do	do	13	1	9 dep. do	45 00
Grand Falls et Woodstock	J. McCrae	do	74	6	12 (m. l'am.)	1,997 00
Grand Manan et Seal Cove	T. Daggett	Facultatif	14	2	6 mois (jus. 30 sept. '79)	40 00
do do	D. McKay	do	14	2	6 dep. do	39 50
Gray's Mills et Kingston (Kings)	J. Rodgers	En voiture	5	2	12 mois.	85 00
Great Shemogue et Upper Sackville	C. Ward	do	21	1	12 (m. l'am.)	92 33
Gueguen et St-Anthony	J. Gueguen	do	5	1	12 mois	30 00
Hammondvale et Shepody Road	D. J. Fowler	do	12	1	12 do	100 00
Hammondvale et Sussex Vale	do	do	15	2	12 do	119 28
Hampstead et Hibernia	D. Gardiner	do	6	1	12 do	36 00
Hampstead et Wickham	J. Lawery	do	2	2	12 do	31 00
Hampton et Ossekeag	N. M. Barnes	do	1	6	12 do	80 00
Hardingville et Quaco Road	J. Kirkpatrick	do	4	1	12 do	38 00
Harewood et Salisbury	M. Healy	do	13	1	12 do	78 00
Hartland et Knowlesville	S. H. Shaw	do	56	2	12 do	220 00
Hartland et Knowlesville	do	do	3	6	12 do	80 00
Harvey Station, Tweedside et Magaguadavic	W. Atchison	do	18	2et1	6 do (jus. 30 sept. '79)	87 50
do do	J. Swan	do	18	2et1	6 dep. do	49 50
Harvey Station et station de chemin de fer	J. Rutherford	Facultatif	⅛	12	12 mois	20 00
Harvey Station et Yoho,	S. B. Hunter	En voiture	8	1	12 do	34 72
Heron Island et New Mills	D. Robertson	do	4	1	12 do	31 20
Hillsborough, Hopewell Cape et station de chemin de fer	D. Wallace	do	6⅛	6	12 do	300 00
Hillsborough et Rosevale	W. D. Bozley	do	12	3	12 do	160 00
Hillsdale et Sussex Vale	A. McLean	do	17	1	12 do	130 00
Hopewell, Hopewell Hill et station de chemin de fer	J. McAlmon	do	1et¼	6	9 do (jus. 31 déc. '79)	37 50
do do	J. Dugan	do	1et¼	6	3 dep. do	15 00
Hopewell Cape et Lower Cape	J. Bray		2	6	78 voyages	15 60
Hopper et Salisbury	W. Leeman, jr	En voiture	18	1	12 mois	130 00
Hoyt Station et Patterson Settlement	W. A. Patterson	Facultatif	2	2	3 do (jus 31 mars '80)	4 97
Indian Mountain et Moncton	M. Harsman	En voiture	14	1	12 mois	80 00

ETAT No 2, D.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Nouv.-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Indiantown et Saint-Jean	S. Z. Dickson	En voiture	2	12	12 mois	75 00
Intercolonial, station de l', et stat. de ch. de fer de St. J. et M	S. King (à payer)				Voy. spécial	0 50
Irishtown et Moncton	J. Larracey	En voiture	8½	1	12 mois	40 00
Jenkins et Thornetown	F. Worden	A pied	1	3	12 do	18 00
Jones' Corner et Sheba	J. Simpson	do	1½	2	12 do	12 00
Keswick Ridge et Upper Haynesville	C. J. Coburn	En voiture	25	2	12 do	145 00
Kilburn's Landing et Kincardine	D. Burns	Facultatif	9	3	3 do (jus. 30 juin '79)	5 00
Kilburn's Landing et Kintore	T. Watt	do	4	3	3 m. jus do	10 00
do do	D. Watt	do	6	3	9 dep. do	25 50
Kingston (Kent) et Richibucto Village	J. F. Richard	En voiture	7	1	12 mois	46 32
Kingston (Kings) et Rothesay	A. McAlary	do	10	6	3 do (jus. 30 juin '79, y compris le pass. d'eau)	126 00
do do	S. Cosman	do	10	6	9 dep. do	336 75
Kingston (Kings) et Springfield	H. A. Pitt	do	17	1	12 mois	100 00
Kirkland, Richmond Corner et Monument Settlement	C. T. Hanson	do	16 et 5	2 et 1	12 do	149 00
Kouchibouguac et Pointe Sapin	J. Potter	do	20	1	12 do	80 00
Kouchibouguac et Richibucto	M. Barrieau	do	12	6	12 do	400 00
Kouchibouguac et Upper Bay du Vin	A. B. Welder	do	10	1	8 do (jus. 31 mars '80)	33 33
Lake George, Lower Prince William et Upper Maguadavic	J. McMurray	do	4 et 12	2 et 1	9 mois (jus. 31 déc. '79)	117 75
Lake George et Prince William Station	T. Fraser	do	20	2	3 dep do	25 00
Lakeville et Woodstock	R. Hume	do	20 et 40	3 et 2	3 mois (jus 30 juin '79)	119 32
do do	T. S. Duncan	do	20 et 40	3	9 dep. do	117 75
Lakeville Corner et Scotchtown	T. P. Upton	do	25	2	12 mois	180 00
Lakeview et Narrows	C. E. Black	A pied	2	3	12 do	30 00
Lawrence Station et station de chemin de fer	J. Taylor	do	20 vgs.	12	12 do	20 00
Ledge et St. Stephen	S. McClinton	En voiture	4	3 et 2	12 do	60 00
L'Etete et St. George	A. J. Seely	do	9	3	12 do	184 00
Lewis Mountain et Petitcodiac	S. C. Keith	do	10½	1	1 do (jus. 30 avril '79)	5 00
do do	W. W. Price	do	13	1	11 dep. do	70 00
Lincoln et Oromocto	W. Bryson	do	4	3	12 mois	30 00
Little River et Prosser Brook	J. Milton	A pied ou en voit	4	1	12 do	14 00
Lower Brighton et Woodstock	P. Dourey	En voiture	7	2	12 do	50 00

ETAT No. 2, D.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Nouv.-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Lower Southampton, Norton Dale et Temperance Vale	S. E. Currie	En voiture	13et 5	2et1	12 mois	115 00
Lower Woodstock et Speerville	J. H. Duggan	do	4	1	12 do	35 00
Lyttleton et Newcastle	E. Traviss	do	20	3	3 mois (jus. 30 juin 1879)	68 75
do do	J. Johnston	do	20	3	3 mois (jus. 30 sept. '79).	68 75
do do	W. Russell	do	20	3	6 dep. do	117 00
McLaughlin's et Renous Bridge	F. H. Jardine	do	4	2	12 mois	50 00
McLeod's Mills et Richibucto	J. C. Vantaur	do	12	2	12 do	144 00
Maple Hurst et Upper Kent	A. Hawthorne	do	3	1	12 do	20 00
Marysville et Peniac	T. E. Wheeler	do	4	2	3 do (jus. 31 mars '80).	10 00
Maugerville et vapeurs	W. H. Bent	Facultatif	.....	3	Saison, 1879.	5 00
Meadow Brook et Painsec Settlement	E. Babine	En voiture	1	2	12 mois	27 00
Memramcook et station de chemin de fer	S. C. Charters	A pied ou à cheval	⅛	12	12 do	45 00
Milford et stat. de ch. de fer	J. Irvine	En voiture	2	12	9 do (jus. 31 déc. 1879)	37 50
Milledgeville et St. Jean	S. Z. Dickson	do	4	2	12 mois	75 00
Milltown, Paquetville et Pockshaw	J. Reardon	do	3½et 7½	1et3	12 do	60 00
Milltown, St. Stephen et Upper Mills	J. E. W. Keys	do	2et3	6et3	12 do	145 00
Millville et Upper Hayneville	A. J. Hoyt	do	4	2	12 do	33 00
Mispec et St. John	J. L. Woodworth	do	9	1	12 do	96 00
Moncton et stat. de ch. de fer	W. Wallace	do	1	30	12 (m. l'am.)	298 00
Moncton et Stony Creek	J. Crandall	do	7	1	12 mois	40 00
Moncton Road et Shédiac	W. G. Bateman	do	6	1	12 do	34 00
Moore's Mills station de chemin de fer	A. Connick	A pied	100 vgs.	6	12 do	25 00
Mouth of Nerepis et station de chemin de fer	J. M. Nase	do	½	12	9 do (jus. 31 mars '80).	37 50
Narrows et Norton Station	W. Keiller	A pied ou à cheval	21	3	6 mois (jus. 30 sept. '79.	270 00
do do	J. Hickson	do	21	3	6 dep. do	195 00
Narrows et Upper Gaspereaux	J. Mott	En voiture	50	3	3 mois (jus. 30 juin 1879)	208 25
do do	J. R. Kennedy	do	50	3	9 dep. do	445 86
Narrows et Wickham	C. E Hamm	do	16	3	12 mois	340 00
Newcastle et stat. de ch. de fer.	J. Fisher	do	1¼	24	12 (m. l'am.)	172 84
Newcastle, stat. de ch. de f., etc.	do	do	.....	.....	Voy. spécial avec la malle anglaise.	10 25
Newcastle et Sevogle	A. Sain	do	19½	1	3 mois (jus. 31 mars '80).	27 50
Newcastle et South Nelson	M. Kain	do	3	6	12 mois	197 00
Newcastle et Trout Brook	A. Cain	do	19½	1	9 do (jus. 31 déc. 1879)	82 50
New Mills et stat. de ch. de fer	J. Windsor	Facultatif	¼	12	12 mois	20 00
Newtown et Sussex Vale	A. Robertson	En voiture	14	3	12 do	140 00

ETAT No 2, D—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Nouv.-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
North Forks, Salmon Creek, et Salmon Creek	G. T. Fowler	En voiture	4	1	12 mois	32 48
Oakham et Springfield	E. L. Perkins	do	12	1	12 do	47 00
Oak Hill et St. Stephen	Keys Bros.	do	21	1	12 do	130 00
Oromocto et Steamers	W. Bryson			3	Saison, 1879.	12 50
Oromocto et Upper Burton	P. Gean		3	3	do '79-'80	10 00
Ossekeag, Upham et Upperton	J. Williams	En voiture	13et 2	2 &1	3 mois (jus. 31 mars '80).	37 50
Painsec, stat. de ch. de fer de, et Shediac Road	J. Brown	do	1¼	3	12 mois	36 00
Perth Centre et Tilley	C. Craig	do	11	1	12 do	44 25
Petersville et Welsford	J. Burton	do	10	2	12 do	119 00
Petit Rocher et station de chemin de fer	J. Morrison	Facultatif	1½	6	12 do	40 00
Pisarinco et Spruce Lake	T. Dean	En voiture	8	2	12 do	60 00
Pleasant Ridge et St. Stephen	Hardy et Brydges	do	29	1	12 do	160 00
Plymouth et Richmond Corner	C. T. Hanson	do	3	1	9 do (jus. 31 déc. 1879)	12 00
do do	A. Stephenson	do	3	1	3 dep. do	4 00
Pointe du Chêne et station de chemin de fer	P. Shurman	Facultatif	⅛	12	12 mois	25 00
Pollet River et stat. de ch. de fer.	W. McAfee	A pied	100 vgs.	3	6 do (jus. 30 sept. '79)	3 00
do do	C. F. Simpson	do	100 vgs.	3	6 dep. do	3 00
Port Elgin et Shédiac	J. D. Weldon	En voiture	28	3	12 mois	375 00
Port Elgin et Spence	J. Spence	Facultatif	20	2	12 do	135 00
Renous Bridge et Renous River	M. Hayes	do	4	1	12 do	40 00
Richibucto et Weldford	B. Bailey	do	24	6	12 (m. l'am.)	742 00
Richmond Corner et Watson Settlement	C. T. Hanson	do	6½	1	12 mois	34 92
River Charlo et station de chemin de fer	A. McPherson	do	1	12	12 do	62 00
River de Chute et Upper Kent	A. A. Hawthorne	En voiture	2	2	12 do	36 00
Riverside et st. de ch. de fer	A. Edgitt	A pied	⅛	6	12 do	22 48
Rosedale et Woodstock	S. F. Hoyt	En voiture	8	1	12 do	20 00
Rusagornis et Waasis Station	A. Grass	do	2½	3	12 do	25 00
St. Adrews et st. de ch. de fer	W. E. Mallory	do	½	6	12 do	75 00
St. Andrews, St. George et St. Stephen	do	do	22et 17	6 &1	12 (m. l'am.)	1,148 00
St. Andrews et St. Stephen	do	do	27	3	(jus. 31 mars 1880; jours où les trains n'ont pas tr. les malles)	252 00
St. Croix et stat. de ch. de fer	T. McVey	do	1	6	9 mois (jus 31 déc. 1879)	18 75
St. Croix et Vanceboro Station	P. H. Carey	A pied	1	6	3 dep. do	5 00

ETAT No. 2, D.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Nouv.-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
St. George et St. Jean	W. Meade	En voiture	45	6	12 mois	1,370 00
St. George et Secondes Chutes	J. C. Pratt	do	9	2	12 do	100 00
St. Isidore et Tracadie	J. Dunany	do	8	2	12 do	75 00
St. Jean et station de ch. de fer.	D. Connell	do	2	t. q. req.	6 mois (jus. 31 déc. '79).	538 35
do do	J. Patton	do	2	t. q. req.	6 dep. do	358 60
St. Jean et St. Martin	P. H. Nugent	do	31	6	12 mois (m. l'amende)	698 00
St. Jean et vapeurs	D. Connell	do	2	12	Saison 1879.	104 00
St. Jean et boîtes aux lettres	S. Z. Dickson	do	1½	18	12 mois	466 00
St. Jean et Sussex Vale	A. McLean	do	45	1	12 do	416 00
St. Martin et Salmon River	P. H. Nugent	do	9	2	12 do	104 00
St. Stephen et Calais (Me.)	Hardy et Brydges	do	1	6	12 do	70 00
St. Stephen et station de chemin de fer	Keys Frères	A pied	⅛	6	12 do	29 00
Sackville et stations de chemin de fer	J. Dixon	En voiture	1	12	12 do	245 60
Sackville et Second Westcock	A. Doo	do	8	1	12 do	30 00
Sackville et Upper Sackville	C. Ward	do	4	6	12 do	120 00
Sackville et Wood Point	S. Clarke	do	6	2	12 do	75 00
Salt Springs et Sussex Vale	J. McEwen	do	16½	1	12 do	96 92
Scotch Settlement et Shédiac	W. A. McDougall	do	15	1	12 do	60 00
Shédiac et station de ch. de fer	C. W. Smith	Facultatif	⅛	12	12 do	75 00
Sheffield et vapeurs	J. McGowan	do	.....	3	Saison 1879.	5 00
Sheffield et Upper Gaspereaux	A. Ferguson	En voiture	45	2	12 mois	493 48
Sheffield Academy et vapeurs	W. A. Burpee	Facultatif	.....	3	Saison 1879.	5 00
Shippigan et Upper Pockmouche	J. Whitty	En voiture	12	6	12 mois	200 00
Shippigan Road et Stymast Settlement	J. Stymast	do	5	2	12 do	65 00
Sprague's Point et Springfield	W. J. Northop	do	3	2	12 do	20 00
Sprague's Point et Tennants Cove	J. Killier	do	15 et 12	1	12 do	61 22
Starkey's et Young's Cove	J. Barton	do	12	1	12 do	30 00
Summerfield et Upper Wicklow	M. Hutchinson	Facultatif	3	2	12 do	30 00
Sussex Corner et Sussex Vale	T. Coggan	En voiture	2	6	12 do	70 00
The Range et Wiggins	J. Barton	Facultatif	2½	2	6 do (jus. 31 mars '80.	9 50
Three Tree Creek et station de chemin de fer	C. Mott	A pied	50 vgs.	6	12 mois	6 00
Tracey's Station et station de chemin de fer	D. S. Duplisea	do	20 vgs.	12	12 do	17 50
Tracey Station et Traceyville	J. Tumith	En voiture	4	1	6 do (jus. 31 mars '80).	10 00
Upper Gagetown et vapeurs	J. Kimball	Facultatif	.....	3	Saison 1879.	5 00
Upper Sheffield et vapeurs	T. Wasson	do	.....	3	do	5 00

ETAT No. 2, D.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles, en le Nouv.-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Weldford et station de ch. de fer	E. Bucklefield....	Facultatif	20 vgs.	24	11 mois (jus. 29 fév. '80)...	36 67
do do ...	Leslie et Bailey...	do	20 vgs.	24	1 dep. do	3 33
Woodstock et Houlton (E.-U.).	A. J. Glidden....	En voiture.....	14	6	12 mois	300 00
Woodstock et stat. de ch. de fer.	F. A. Glidden....	do	½	6	12 do	40 00
Woodworth et stat. de ch. de fer	E. Woodworth...	A pied.....	¼	6	12 do	10 00
					Total.....	$42,044 97

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No 2, D.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Nouv.-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

TRANSPORT DES MALLES PAR VAPEURS ET VOILIERS.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Frédéricton et St-Jean	Small et Hatheway	86	3	Saison, 1879.	300 00
Grand Manan et St-André (en sus de la subvention)	C. B. Eaton	38et			
St-Jean, Digby, N.-E., et Annapolis, N-E.	Small et Hathweay	60 45et	2	(31 mars 1880)	1,050 00
		18	3	12 mois	6,000 00
				Total	$7,350 00

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No 2, D.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Nouv.-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

Nom du chemin de fer.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
				$ cts.
Comté d'Albert	45	6	12 mois jusqu'au 31 mars 1880	1,130 40
Embranchement de Chatham	9	24	12 do do ...	904 32
do d'Elgin	12	6	12 do do ...	301 44
do de Frédéricton	28	18	12 do do ...	1,733 28
Intercolonial (jusqu'à la ligne provinciale)	344	Tel q. req.	12 do do ...	34,400 00
New-Brunswick et du Canada	118	6	12 do do (et arrér.)	6,631 14
Saint-Jean et Maine	91	6	12 do do do	5,474 93
			Total	$50,575 51

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H A. WICKSTEED.
Comptable.

ETAT No 2, D.—Détails de tous les paiements faits pour la confection et la réparation des sacs de malle, serrures, etc., en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Noms des fournisseurs.	Détail des déboursés.	Montant.	
		$	cts.
R. Malcolm	Scel-rivets	400	00
Daniel et Boyd	Sacs de malle	131	75
M. A. Paisley	do	129	45
T. Phippen	do	42	50
D. Brown	do et réparations	43	45
S. et H. Borbridge	Etiquettes pour sacs de malles	25	20
S. D. McPherson	Sac aux lettres	2	50
Cie de publication du "Sun"	Patronner des sacs de malles	114	61
T. Finlay	Réparer do	4	10
A. Irwin	do do	3	00
	Total	$896	56

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DU MANITOBA.

ETAT No. 2, E.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Manitoba, (y compris Kéwatin et les Territoires du Nord-Ouest), pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Archibald et Lorne	A. Bethune	Cheval ou voit.	12	1	5 mois (dep. 1er nov. '79)	43 33
Arnaud et stat. de ch. de fer	J. Gim	A pied	¼	12	7 mois (dep. 1er sept. '79)	30 33
Baie St-Paul et Poplar Heights	J. McGregor	Cheval ou voit.	10	1	6 mois (dep. 1er oct. '79).	50 00
Balmoral et Rockwood	W. Ashdown	do	11	1	8 mois (dep. 1er août '79)	50 00
Beaconsfield et Calf Mountain	T. J. Helliwell	En voiture	30	1	5 do (dep. 1er nov. '79, (moins l'am)	113 00
Beaconsfield et Lorne	C. Wright	do	14	1	1 mois (dep. 1er oct. '79)	13 00
Beaconsfield et Mountain City	E. A. Breden	do	38	.....	Voyage spéc.	7 00
Blythfield et Headingly	W. A. Burns	Cheval ou voit.	14	1	6 mois (dep. 1er oct. '79)..	60 00
Calf Mountain et Lorne	T. J. Helliwell	En voiture	41	1	1 dep. do	25 00
Carlton et Prince Albert	J. McKay	Cheval ou voit.	50	1 p. 3 sem	12 mois	350 00
Clandeboye et Peguis	R. J. Muckle	do	5	1	12 do	80 00
Clear Springs et Ste-Anne	A. Nolin	do	8	1	5 mois (dep. 1er nov. '79)	44 00
Cook's Creek et Kildonan	A. Matheson	En voiture	17	1	3 mois (jus. 30 juin '79).	48 75
do do	M. Sutherland	do	17	1	9 dep. do	173 01
Cross Lake et Portage du Rat	H. McMicken	do	44	1	16 jrs. (dep. 16 mars '80)	75 00
Crystal City et Mountain City	T. J. Helliwell	do	85 r. t.	1	6 mois (dep. 1er oct. '79, moins l'am).	245 00
Darlington et Fort Francis	W. McVittie	En canot ou attelage de chiens.	150	1 pr. m'is	6 mois (jus. 31 déc. '79)..	450 00
Dundee et Winnipeg	W. W. McKay	Cheval ou voit.	27	1	5 mois (dep. 1er nov. '79)	110 00
Eden et Salisbury	D. McFayden	do	8	1 p. 3 sem	6 mois (dep. 1er oct. '79).	23 16
Edmonton et Winnipeg	J. McKay	En voit. ou attelage de chiens.	900	1 p. 3 sem	12 mois	10,000 00

7—8*

ETAT No 2, E.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Manitoba, etc., pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Emerson et Green Ridge	W. Foulds	Cheval ou voit	18	1	5 mois, (dep. 1er nov. '79)	52 08
Emerson et station de ch. de fer.	H. T. Lewis	En voiture	¾	12	9 mois, (jus. 31 déc. '79)	118 00
do do	Terrot et Tennant	do	¾	12	1 mois, 9 jrs. (j. 9 fév. '80)	16 48
do do	J. Tennant	do	¾	12	1 mois 20 jrs. depuis do	35 20
Emerson et Salterville	J. F. Galbraith	do	100	1	3 mois (jus. 30 juin '79)	200 00
do do	J. Rim	do	100	1	9 dep. do	581 25
Emerson et Rivière-aux-Gratias.	J. Godin	do	25	2	17 jrs. (jus. 17 avril '79.	19 24
do do	W. Gollie	do	25	2	8 mois 13 jrs. (jusq. 31 déc. 1879)	280 76
do do	F. G. Gow	do	25	2	3 dep. do	75 00
Emerson et West Lynne	T. Matheson	do	1	6	6 mois (dep. 1er oct. '79).	39 00
Fort Francis et Portage du Rat.	S. H. Fowler	Facultatif	160	2pm	12 voyages	720 00
Fort Francis et Winnipeg	W. Alloway	do	225	1pr. mo.	2 mois (jus. 30 juin '79).	100 00
Foxton et Greenwood	J. Campbell	Cheval ou voit	7	1	5 mois (dep. 1er nov. '79).	32 50
Gimli et Peguis	E. Parsonage	Facultat	35	1	12 mois	300 00
Gladstone, Portage la Prairie et Winnipeg	J. McKay	En voiture	36et 59	2et3	6 do (dep. 1er oct. '79).	1,081 00
Gladstone et Rapid City	T. Cannon	do	60	1	5 mois (dep. 1er nov. '79)	208 33
Gladstone et Richmond	J. Paul	do	15	1	6 mois (dep. 1er oct. '79)	55 00
Grand Valley et Rapid City	D. McVicar	Cheval ou voit	24	1p.3 sem	6 mois (dep. 1er oct. '79, et voy. ex.)	98 66
Green Ridge et Rosseau Crossing	W. Foulds	do	9	1	1 mois (jus. 31 oct. '79)	6 25
Greenwood et Rockwood	E. McKivor	do	12	1	12 mois (y c. arrérages)	187 50
Hall's Ford et Rapid City	W. Johnson	En voiture	18	1p.3 sem	3 voyages	7 50
Hazledean et Shoal Lake	A. McBain	Cheval ou voit	16	1p.3 sem	5 mois (dep. 1er nov. '79)	28 00
Kildonan et Rockwood	J. P. Matheson	En voiture	14	1	12 mois	191 60
Lower Fort Garry et Pequis	J. Monkman	Cheval ou voit	11	2	9 do (jus. 31 déc. '79)	141 75
Lower Fort Garry et Winnipeg	J. Park	En voiture	20	2	9 m. jus. do	300 00

ETAT No 2, E—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Manitoba, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Mountain City et Thorne Hill.....	W. Alderson.....	Cheval ou voit.	9	1	6 mois (dep. le 1er oct.'79	26 00
Niverville et stat. de ch. de fer..	O. Schultz.....	Facultatif.....	¼	12	8 mois (jus. 30 nov. '79...	16 66
do do ...	E. Penner.....	do.....	½	12	3 m. (dep. le 1er janv.'80)	6 25
Oakland et Portage La Prairie..	P. Cummings.....	Cheval ou voit...	15	1	12 mois ...	166 66
Oak Point et Poplar Point.....	L. Laronde.....	do ...	37	1	3 mois (jus. 30 juin '79...	81 25
do do	A. McLeod.....	do ...	37	1	9 dep. do ..	185 25
Oak River et Rapid City.....	J. Little.....	do ...	18	2pm	5 mois (dep. le 1er n. '79..	43 33
Otterburne et stat. de ch. de fer	J. Zirber.....	Facultatif.....	⅛	12	7 mois (dep. le 1er s. '79).	14 58
Otterburne et Rat River.....	H. Gagné.....	Cheval ou voit...	6	1	6 mois (dep. le 1er o. '79..	39 00
Palestine et Winnipeg.....	J. McKay.....	En voiture.....	98	2	6 mois jus do	900 00
Peguis et Pine Falls.....	T. H. Schneider..	Facultatif.....	50	2pm	5 mois (dep. le 1er n. '79)	43 33
Peguis et Selkirk.....	A. Monkman.....	Cheval ou voit...	10	2	3 m. (dep. le 1er janv.'80)	37 50
Pigeon Lake et Woodlands.....	H. Proctor.....	do ...	12	1	12 mois ...	159 74
Pomeroy et Salterville.....	J. F. Galbraith..	do ...	8	1	3 mois (jus. 30 juin '79)..	18 75
do do	T. J. Helliwell...	do ...	8	1	6 mois (jus. 31 déc. '79).	50 00
do do	J. A. Curry.....	do ...	8	1	3 dep. do	25 00
Rat Portage et Winnipeg.....	KoelloetMcVittie	do ...	140	1	4 mois (jus. 31 déc. '79...	285 00
do do	H. McMicken.....	do ...	140	1	2 m. (dep. le 14 janv. jus. 15 mars '80)	315 00
Rockwood et Stonewall.....	J. P. Matheson...	do ...	4	1	5 mois (jus. 31 août '79..	20 83
Rosseau Crossing et station de chemin de fer.....	D. McKercher...	Facultatif.....	¼	12	12 mois.....	40 00
Ste. Agathe et stat. de ch. de fer.	A. J. Marshall...	Cheval ou voit.	7	2	9 mois (jus. 31 déc. '79)..	158 00
do do ...	L. Larocque.....	do ...	25	2	3 dep. do ..	112 50
Ste. Anne et Winnipeg.....	J. B. Desautels, *dit* Lapointe...	En voiture.....	30	1	3 mois (jus. 30 juin '79)..	75 00
do do	A. Nolin.....	do	30	1	9 dep. do ..	202 50
St. Boniface et Winnipeg.....	T. Bourdeau.....	do	1	6	12 mois.....	325 00
St. Norbert et Winnipeg.....	A. Gaudry.....	Cheval ou voit...	9	2	9 do (jus. 31 déc. '79...	202 75
Selkirk et Winnipeg.....	J. Park.....	En voiture.....	22	3	3 dep. do ..	150 00

7—8½*

ETAT No 2, E—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Manitoba, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Totogan et Westbourne.....	J. Bell.....	Cheval ou voit...	7½	2	12 mois.....	100 00
Wellington et Woodside.....	A. Mooney.....	do ...	12	1	12 do	112 75
Winnipeg et stat. de ch. de fer..	H. McMicken	En voiture.....	1½	12	12 do y comp. les arr	1,009 75
Winnipeg et St-Vincent, E.-U...	D. Sinclair.....	do	65	.....	Voy'es spéc. en mars '79..	240 00
					Total.....	$21,973 06

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No 2, E—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en le Manitoba (y compris Kéwatin et les territoires du Nord-Ouest) pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

TRANSPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

Nom des chemins de fer.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
				$ cts.
Canadien du Pacifique, (embranchement de Pembina).....	65	6	14 mois 24 jours (jusqu'au 31 mars 1880.	1,965 60
Canadien du Pacifique, (ligne principale).....	96	1	1 mois, jusqu'au 31 mars 1880.	23 04
			Total.....	$1,988 64

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No 2, E—Détails de tous les paiements faits pour la confection et la réparation des sacs de malle, serrures, etc., en le Manitoba (y compris Kéwatin et les territoires du Nord-Ouest), pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom des fournisseurs.	Détails des déboursés.	Montant.	
		$	cts.
R. Malcolm.....	Sacs de malle, scel-rivets, etc.....	421	11
McKechnie et McMillan	Poinçons pour sacs de malle.....	3	00
Pritchard et Mingard.....	Etiquettes pour sacs de malle	3	00
S. et H. Borbridge.....	do do	1	40
	Total.....	$428	51

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

ETAT No 2, F.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Colombie-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par jour.	Période.	Montant.
						$ cts.
Barkerville et Yale	Cie. de messag. de la Col.-Brit.	En diligence	385	1	8 mois (jus. 31 mai '79)	13,333 34
Burrard Inlet et New Westminster	W. R. Lewis	En voiture	9	6	9 mois (jus. 31 mars '80)	375 00
Cache Creek, Okanagon et Okanagon Mission	A. Vance	Facultatif	35et 116	1et2 p.m	9 m. jus. do	1,500 00
Clinton et Dog Creek	T. Saul	do	60	do	9 do do	525 00
Clinton et Lillooet	B. D. Bullard	do	47	1	9 do do	553 85
Esquimalt et Victoria	J. Porter	En voiture	3	12	9 do do	150 00
Tête du lac Nicola et Spence	W. A. Mickle	Facultatif	60	2 f. p.m	6 do do	300 00
Hope et Kootenay	J. Wardle	do	435	6 pr. ann.	9 do do	1,500 00
Maple Bay et Somenos	A. R. Keir	do	7	2	6 do do	75 00
Metchosin et Victoria	J. Parker	En voiture	25	1	9 do do	187 50
Nanaïmo et Wellington	G. Thompson	En diligence	7	6	9 do do	90 00
Saanich et Victoria	H. Simpson	do	24	1	9 do do	183 75
Salt Springs Island et quai	P. C. Parry	Facultatif	3	2	9 do do	75 00
Sooke et Victoria	J. Welsh	Cheval ou voit.	26	1	9 do do	202 50
Victoria et vapeurs	Div. personnes				Voy. spéc.	7 50
					Total	$19,058 44

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED
Comptable.

ETAT No 2, F.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en la Col.-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

TRANSPORT DES MALLES PAR VAPEURS ET VOILIERS.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Burrard Inlet et Granville.....	J. Van Bramer.....	8 v. r.	6	9mois jusqu'au 31 mars 1880	225 00
Comox, Nanaïmo et Victoria.....	J. Spratt	60et75	1 et 2 f. p.m.	9 do do	3,000 00
Glenora et Fort Wrangle, E.-U..	Vapeur "Cassiar"..	.....	.....	Voyag. spécial	25 00
New Westminster et Victoria.....	W. Charles.....	75	2	9mois jusqu'au 31 mars 1880	3,750 00
New Westminster et Yale.....	J. Irving	100	2	Bal. sais. 1879	2,500 00
do do	Cie de messag., C.B..	100	1	Saison 1879-80	2,550 00
Skeena et Victoria.....	W. Charles.....	510	Tel q. requis	7 do	70 00
Victoria et Port Townsend.....	L. M. Starr.....	40	2	9mois jusqu'au 31 mars 1880	3,750 00
				Total.....	$15,870 00

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes

H A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

ETAT No 2, G.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour le transport des malles dans l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Albany et North Tryon	C. E. Crawford	En voiture	6	2	12 mois	70 00
Alberton et Kildare	R. Tuplin	Facultatif	10	2	12 do	98 25
Alberton et Lot 6	W. Hardy	Cheval ou voit.	6	2	9 do (jus. déc. 31, '79)	58 50
do do	G. Henry	do	6	2	3 dep. do	12 50
Alberton et stat. de ch. de fer	R. Tuplin	Facultatif	¼	12	12 mois	99 96
Alma et station de ch. de fer	G. Mountain	A pied	⅛	2	12 do	16 73
Argyle Shore et Bonshaw	J. McNevin	Cheval ou voit.	3	2	6 mois (jus. 30 sept. '79)	10 40
do do	A. Morrow	do	3	2	6 dep. do	13 00
Armadale et stat. de ch. de fer	H. A. McPhee	A pied	⅛	3	12 mois	15 60
Barrett's Cross et Clermont	D. McMillan	Cheval ou voit.	3	2	12 do	31 20
Barrett's Cross et Darnley	J. Glover	En voiture	12	3	12 do	193 75
Barrett's Cross et Park Corner	W. Glover	do	16½	2	12 do	182 00
Barrett's Cross et station de chemin de fer	do	do	⅙	12	12 do	56 52
Baie Fortune et Souris Est	L. H. Needham	Cheval ou voit.	10½	2	9 do (jus. 31 déc. 1879)	97 50
do do	H. Mackie	do	10½	2	3 dep. do	20 00
Beach Point et Montague Bridge	P. McLeod	do	22	3	12 mois	378 60
Bear River et stat. de ch de fer	D. Costello	A pied	¼	3	12 do	10 40
Bedeque et Charlottetown	J. W. Picard	En voiture	41	3	12 do	1,010 00
Bedeque et Summerside	W. Silliphant	do	11	3	9 do (jus. 31 déc. 1879)	150 93
do do	T. Glover	do	11	3	3 dep. do	35 00
Belfast et Point Prim	J. McDonald	Cheval ou voit.	6½	2	12 mois	55 48
Bloomfield et stat. de ch. de fer	W. Saunders	do	2	3	9 do (jus. 31 déc 1879)	35 10
do do	J. O'Halloran	do	3	2	11 dep. do	8 75
Bonshaw et Nine Mile Creek	M. McEachern	do	12	2	12 mois	85 00
Brackley's Point Road et Winsloe Road	J. B. Yonnker	do	4	1	3 do (jus. 30 sept. 1879)	20 50
do do	J. Martin	do	4	1	6 dep. do	10 40
Caledonia et Orwell	D. Stewart	En voiture	10	3	12 mois	192 00
Caledonia et Rona	W. McQueen	Cheval ou voit.	4	2	6 do (jus. 30 sept. 1879)	26 00
do do	J. McLeod	do	4	2	6 dep. do	12 00
Cap Traverse et Charlottetown	Irving et Muttart	En voiture	31	6	Part. saisons '78-79 & '79-80	448 00
Cap Traverse et Summerside	do	do	15	16	do do	297 00
Cap Wolfe et Lot 4	M. Howard	Cheval ou voit.	6	2	9 mois (jus. 31 déc. 1879)	56 25
do do	J. T. Cook	do	6	2	3 dep. do	13 00

ETAT No. 2, G.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles, en l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Cardigan Bridge et De Gros Marsh	R. Campbell	En voiture	9	2	12 mois	82 00
Cardigan Bridge et lot 56	J. J. Campbell	do	13	2	12 do	132 08
Cardigan Bridge et station de chemin de fer	do	A pied	⅛	6	12 do	56 52
Cardigan Road et station de ch. de fer	J. Mulligan	do	¼	3	9 do (jus. 31 déc. '79)	24 96
do do	J. Smith	do	¼	3	3 dep. do	4 68
Cavendish et Hunter's River	R Bagnall	En voiture	31	3	9 jus. do	212 10
do do	W. Burnett	do	31	3	3 dep. do	50 00
Charlottetown Division					Voy. spéci'x pend. l'obst. du c. de fer par la neige	2 25
Charlottetown et Cove Head	J. Martin	Cheval ou voit.	18¾	2	6 mois (jus. 30 sept. '79)	100 00
do do	D. Kennedy	do	18¾	2	6 dep. do	80 00
Charlottetown et station de chemin de fer	J. Griffith	En voiture	½	T.q. req.	9 mois (jus. 31 déc. '79)	289 20
do do	T. L. Chappene	do	½	T.q. req.	3 dep. do	58 80
Charlottetown et Vernon River	R. Crabb	do	14½	6	3 mois (jus. 30 sep. '79)	412 50
do do	H. G. Wadman	do	14½	6	6 dep. do	250 00
Cherry Grove et North Lake	M. Campbell	Cheval ou voit.	13	2	6 m. jus. do	55 00
Clear Springs et Head of St. Peter's Bay	J. A. Lewis	Facultatif	18	2	12 mois	108 60
Commercial Road et Peter's Road	W. D. Johnston	do	2½	2	6 do (jus. 31 mars) '80	15 00
County Line et station de chemin de fer	J. Hughes	A pied ou en voit	⅛	12	12 mois	37 35
County Line et Somerset	do	En voiture	7	2	9 do (jus. 31 déc. '79)	67 50
do do	P. Greehan	do	7	2	3 dep. do	15 00
County Line et Stanley Bridge	J. Murray	do	28½	3	9 do (jus. 31 déc. '79)	195 00
Covehead Road et Union Road	W. Seller	Cheval ou voit.	2	1	12 mois	26 00
Crapaud et lot 30	P. Treanor	do	8	2	6 do (jus. 30 sept. '79)	30 00
do do	H. Woods	do	8	2	6 dep. do	23 50
Darlington et New Wiltshire	J. McInnis	Facultatif	1	2	9 mois (jus. 31 déc. '79)	18 75
do do	J. McLeod	do	1	2	3 dep. do	4 50
Darlington et Princetown Road	J. McInnis	do	3	2	9 jus. do	37 50
do do	D. L. McLeod	do	3	2	3 dep. do	4 42
Darlington et stat. de ch. de fer	J. McLeod	A pied ou en voit	¾	6	12 mois	73 00
Darlington et Rose Valley	do	En voiture	8	2	12 do	93 00
De Gros Marsh et Launching Place	P. Watkins	Cheval ou voit.	3	2	3 do (jus.	48 60
De Gros Marsh et Narrows Creek	M. McNeil	do	3	2	3 do (jus. 31 mars '80)	4 25
East Baltic et Red Point	J. Moran	do	4	1	12 mois	24 00

i

ETAT No 2, G.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en miles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
East Point et Souris East	D. Campbell	En voiture	15	2	6 mois (jus. 30 sept. '79)	67 50
do do	J. Kennedy	do	15	2	6 dep. do	54 00
Elliott's Mills et station de chemin de fer	R. Elliott	A pied	$\frac{1}{16}$	3	12 mois	15 60
Elmsdale et stat. de ch. de fer	L. Rannie	do	$\frac{1}{16}$	3	12 do	15 60
Emyvale et North River	P. McArdel	Cheval ou voit.	$8\frac{1}{4}$	1	12 do	54 00
Farmington et Head of St. Peter's Bay	H. McMillan	En voiture	5	2	9 do (jus. 31 déc. '79)	55 50
do do	D. McMillan	do	5	2	3 dep. do	12 00
Fifteen Point et Miscouche	J. Derocher	do	9	2	9 jus. do	63 00
do do	R. McNeil.	do	9	2	3 dep. do	15 75
Flat River et Selkirk Road	A. McLeod	Facultatif	$6\frac{1}{2}$	2	12 mois	47 92
Forest Hill et Head of St. Peter's Bay	N. Matheson	do	4	1	12 do	24 00
Fort Augustus et Southport	P. McNally	En voiture	15	2	12 do	99 00
Fredericton et stat. de ch de fer	J. Weeks	A pied	$\frac{1}{16}$	3	12 do	16 80
Freetown et Lower Freetown	J. Baker	Cheval ou voit.	$2\frac{1}{2}$	2	9 do (jus. 31 déc. '79)	33 75
do do	P. Taylor	do	$2\frac{1}{2}$	2	3 dep. do	7 25
Freetown et stat. de ch. de fer	D. Auld	Facultatif	$\frac{1}{2}$	6	12 mois	47 14
French Village et Mount Stewart	C. McIntyre	En voiture	5	2	12 do	110 00
Georgetown et station de chemin de fer	R. Jenkins	Facultatif	$\frac{1}{4}$	12	9 do (jus. 31 déc. '79)	58 08
Georgetown, stat. ch. de fer, etc.	M. Flynn	do	$\frac{1}{4}$	12	3 dep. do et voy. spéc.	21 98
Grahame's Road et Springfield	A. B. Brevan	Cheval ou voit.	4	3	3 dep. do	21 25
Grand Tracadie et lot 35	M. Ready	do	$7\frac{1}{4}$	1	6 do (jus. 30 sept. '80)	15 60
Grand Tracadie et Suffolk Road	S. McDonald	Facultatif	3	2	6 dep. do	20 50
Head of St. Peter's Bay et station de chemin de fer	J. Curran, fils	do	$\frac{1}{4}$	12	12 mois	78 50
Higgin's Road et Wellington	P. Ayers	Cheval ou voit	13	3	9 do (jus. 31 déc. '79)	112 50
do do	P. Arsenault	do	13	3	3 dep. do	30 03
Holmes Mills et New London	G. Rogers		12	6	3 do do	75 00
Holmes Mills et station de chemin de fer	M. Matheson	A pied	$\frac{1}{16}$	3	12 mois	19 52
Hunter's River et North Rustico	R. Bagnall	En voiture	16	3	9 do (jus. 31 déc. '79)	216 00
do do	W. Burnett	do	16	3	3 dep. do	50 00
Hunter's River et station de chemin de fer	R. Bagnall	A pied	$\frac{1}{8}$	12	9 jusq. do	47 20
do do	P. McGrath	do	$\frac{1}{16}$	12	3 dep. do	14 04
Inverness et stat. de ch. de fer	D. Munro	Facultatif	2	2	9 jus. do	31 05
do do	F. McDonald	do	2	2	3 dep. do	10 40
Little Sands et Wood Islands	D. Munn	Cheval ou voit.	6	3	6 mois (dep. 30 sept. '79)	62 50
do do	M. McPhee	do	6	3	6 dep. do	46 50

ETAT No. 2, G.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en l'Ile du P.-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
Little Tignish et Tignish	J. J. Buste	Facultatif	4	2	12 mois	30 00
Lot 10 et station de ch. de fer	W. Vincent	Cheval ou voit.	3	2	9 mois (jus. 31 déc. '79)	39 00
do do	B. Reid	do	3	2	3 dep. do	7 80
tion de ch. de fer	J. Murphy	do	2	3	9 mois (jus. 31 déc. '79)	36 58
do do	T. Ramsay	do	2	3	3 dep. do	7 80
Lot 12 et station de ch. de fer	W. Ellis	do	2	6	9 mois (jus. 31 déc. '79)	49 56
do do	R. Hayes	do	2	12	3 dep. do	21 91
Lot 14 et station de ch. de fer	P. L. Praught	do	5	3	9 mois (jus. 31 déc. '79)	56 16
do do	D. McDonegal	do	5	3	3 dep. do	17 25
Lot 35 et station de ch. de fer	J. McQuaid	Facultatif	1½	2	12 mois	33 28
Marie Bridge et station de chemin de fer	W. McGuire	do	5	3	9 do (jus. 31 déc. '79)	52 50
Medgell et station de ch. de fer.	J. Dean	Cheval ou voit.	6	3	3 dep. do	15 25
Millview et Vernon River Bridge	E. Gay	do	¾	3	12 mois	30 00
Milton et station de ch. de fer	J. McNeil	A pied	⅛	3	12 do	15 60
Miminegash et stat. de ch. de fer.	J. Taylor	Cheval ou voit.	10	2	12 do	131 00
Miscouche et stat. de ch. de fer.	G. Deroches	A pied	⅛	12	9 do (jus. 31 déc. '79)	37 76
do do	J. Cunningham	do	⅛	12	3 dep. do	12 50
Miscouche et South West Lot 16	do	En voiture	6½	2	9 mois (jus. 31 déc. '79)	56 25
do do	R. McNeil	do	6½	2	3 dep. do	13 00
Monaghan et Pisquid	F. Loughren	do	5	2	12 mois	74 00
Montague Bridge et Murray Harbor, North	J. M. Graham	do	15	2	12 do	249 60
Montague Bridge et station de chemin de fer	J. McNeil	do	5½	6	9 do (jus. 31 déc. '79)	351 00
do do	J. Campbell	do	5½	6	3 dep. do	58 75
Montague Bridge et Valleyfield	M. McLeod	Facultatif	4	2	12 mois	37 70
Montague Bridge et Victoria Cross	J. Dewar	do	3	2	12 do	40 70
Montague Cross et Murray Harbor Road	J. McLean	do	2½	2	12 do	28 72
Morell et Morell Rear	J. McGuire	do	4½	2	9 do (jus. 31 déc. '79)	30 00
do do	M. Sinnott	do	4½	2	3 dep. do	7 00
Mount Albion et Pownal	P. Horton	do	4	2	12 mois	30 00
Mount Pleasant et station de chemin de fer	J. Campbell	do	3½	2	9 do (jus. 31 déc. '79)	39 00
do do	H. Robinson	do	3½	2	3 dep. do	10 40
Mount Stewart et station de chemin de fer	A. McDonald	A pied	¼	tel q req	12 mois	49 73
New Zealand et station de chemin de fer	J. Conway	do	⅛	3	9 do (jus. 31 mars '80)	11 70
Northam et stat. de ch. de fer	J. Colwell	En voiture	1	2	12 mois	23 40

ETAT No. 2, G.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en l'Ile du P.-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
						$ cts.
North Lake et Souris East.....	D. McIntosh	En voiture.....	15	2	6 mois (jus. 31 mars '80).	78 00
North Tryon et Tryon.....	C. Crawford.....	do	1½	3	12 mois.....	50 00
O'Leary et stat. de ch. de fer.....	D. Ramsay.....	A pied.	1/16	6	12 do	5 00
O'Leary Road et West Cape.....	L. Ramsay.....	Cheval ou voit...	9	2	12 do	86 72
Orwell et Orwell Cove.....	E. Morrisey.....	do ...	2	2	6 do (jus. 30 sept. '79)..	13 00
do do	J. E. Morrisey ...	do ...	2	2	6 dep. do ..	8 00
Palmer Road et station de chemin de fer	M. Costin.....	Facultatif.....	2½	2	12 mois.....	33 28
Peter's Road et Sturgeon.....	W. Johnston.....	Cheval ou voit...	3	2	6 do (jus. 30 sept. '79)..	20 00
Pisquid et stat. de ch. de fer.....	J. McDonald.....	Facultatif	1½	2	12 mois.....	27 82
Pisquid Road et Vernon River...	A. O'Keefe	Cheval ou voit...	3	1	12 do	31 22
Port Hill et stat. de ch. de fer...	S. Ramsay.....	En voiture.....	4	12	9 do (jus. 31 déc. '79)..	165 20
do do ...	L. Yeo	do	4	12	3 dep. do	39 00
St. Eleanor's et Summerside.....	J. Cameron.....	Cheval ou voit...	2½	6	9 jus do	67 50
do do ...	E. Rayner.....	do ..	2½	6	3 dep. do	21 00
Scotchfort et Tracadie Cross.....	J. McDonald	Facultatif.....	2	2	9 jus. do	27 30
do do ...	T. A. Dougan....	do	2	2	3 dep. do	6 48
Sea Cow Pond et Tignish..,.....	C. Dalton	En voiture.....	7¼	2	6 mois (jus. 30 sept. '79).	45 24
do do ...	S. T. Perry.....	do	7¼	2	6 dep. do	20 80
Skinner's Pond et Tignish.....	J. Doyle	Cheval ou voit...	16	2	9 mois (jus. 31 déc. '79).	73 50
do do ...	S. Gaulet.....	do ...	16	2	3 dep. do	14 56
Souris East et stat. de ch. de fer	F. Morrow.....	A pied.....	½	12	9 jus. do (m. l'am.)....	83 32
do do ..	R. McDonald.....	do	½	12	3 dep. do	12 00
Summerside et stat. de ch. de fer	W. Silliphant....	En voiture.....	½	tel q req.	9 jus. do	148 68
do do ...	A. Gunn.....	do	½	tel q req.	3 dep. do	37 28
Summerville et Vernon River....	D. Fraser.	Cheval ou voit...	4½	3	12 mois.....	69 75
Tignish et stat. de ch. de fer.....	S. F. Arsenault..	A pied	⅛	12	9 do (jus. 31 déc. '79).	47 20
do do ...	P. Villiard.....	do	⅛	12	3 dep. do	10 00
Tracadie Cross et station de chemin de fer.....	A. Johnston.....	Facultatif...	½	3	9 jus. do	26 91
do do ...	J. Fisk.....	do	½	3	3 dep. do	7 02
Traveller's Rest et station de chemin de fer	T. Townsend	Cheval ou voit...	1	3	12 mois.....	39 00
Vernon River et Wood Islands..	J. McDonald.....	do ..	24	3	6 do (jus. 30 sept. '79).	
do do ...	Mme C. Duncan.	do ...	24	2	6 dep. do	217 50
						165 00
Wellington et stat. de ch, de fer	P. Ayers.....	do ...	1½	6	9 mois (jus. 31 déc. '79)..	58 75
do do ...	D. McNeil.....	do ...	1½	6	3 dep. do	7 50

ETAT No 2, G.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Mode de transport.	Distance en milles.	No de voyages par semaine.	Période.	Montant
						$ cts.
West Point et stat. de ch. de fer	E. Beaton.....	Cheval ou voit...	13	2	9 m. (jus. 31 déc. '79)	127 50
do do ...	P. McPhee.....	do ...	13	2	3 dep. do	26 00
West St. Peter's et station de ch. de fer.....	J. McDonald.....	Facultatif.....	2½	2	12 mois.....	40 00
Wilmot Valley et station de ch. de fer.....	D. Dickieson.....	do	3½	2	9 do (jus. 31 déc. '79)	54 60
do do ...	R. Walker.....	do	3½	2	3 dep. do	13 00
					Total....	$11,855 37

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, G.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

TRANSPORT DES MALLES PAR VAPEURS ET VOILIERS.

Nom de la route.	Nom de l'entrepreneur.	Distance en milles.	No. de voyages par semaine.	Période.	Montant.
					$ cts.
Cap Traverse et Cap Tormentine, N.B	Irving and Muttart...	9	6	Partie saisons '78-'79, et '79-'80.....	2,590 00
Charlottetown, Pictou, N.-E., et Shédiac, N.-B., etc.....	R. R. Hodgson.....	60 et 45	4 et 6	Saison 1879.....	10,000 00
				Total.....	$12,590 00

JOHN O'CONNOR,

Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,

Comptable.

ETAT No 2, G.—Détails de tous les paiements faits pour le transport des malles en l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

TRANPORT DES MALLES PAR CHEMINS DE FER.

Nom du chemin de fer.	Distance en milles.	Nombre de voyages par semaine.	Période.	Montant.
				$ cts.
Chemin de fer de l'Ile du Prince-Edouard	195	6	12 mois jusqu'au 31 mars 1880, y compris arrérages).....	10,080 00
			Total.....	$10,080 00

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 2, G.—Détails de tous les paiements faits pour la confection et la réparation des sacs de malles, serrures, etc., en l'Ile du Prince-Edouard, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

Noms des fournisseurs.	Détails des déboursés.	Montant.	
		$	cts.
R. Malcolm	Sacs de malle, scel-rivets, etc.	300	00
C. Sonne	Sacs de malle	51	00
Montreal Stencil Works	Plaque patronnée pour sacs de malle	2	25
	Total	$353	25

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PARTIE II.

PROVINCE D'ONTARIO.

ÉTAT No. 3, A.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour salaires etc., en Ontario ; indiquant dans chaque cas le nom de la personne, le service ou la fonction et le montant payé pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Service de nuit et frais de route.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
	BUREAU DE L'INSPECTEUR EN CHEF.			
J. Dewé	Inspecteur en chef des bureaux de poste	2,700 00		
J. D. Paterson	Sous-inspecteur	1,250 00		
L. F. A. Maingy	Commis de 2e classe	1,100 00		
				5,050 00
	DIVISION DE BARRIE.			
	(*Division de Toronto Est, jusqu'au* 30 *sept.* '79.)			
D. Spry	Inspecteur des bureaux de poste	2,200 00		
J. Henderson	Sous-inspecteur do	975 00		
J. Forsyth	Commis de 1ère classe	1,200 00		
G. J. Mason	Commis de 2e classe	1,100 00		
S. Jones	do	900 00		
A. McGillis	do 3e	680 00		
H. C. Fortier	do depuis le 1er novembre 1879, transféré de la division de Toronto	400 00		
J. Ward	Commis temporaire, depuis le 20 avril 1880	59 16		
J. Harris	Messager, depuis le 1er novembre 1879	266 67		
				7,780 83
	SERVICE DES MALLES PAR CH. DE FER.			
A. McCarthy	Premier commis de la malle par ch. de fer	1,400 00	.....	
W. Sheppard	Commis de 1ère classe, do au 31 déc. 1879, (transf. à la div. de Toronto)	480 00	67 50	
W. Butler	do do	480 00	69 20	
J. Saulter	do au 31 oct., 1879, (transféré à la div. de Toronto)	320 00	141 78	
T. McCormick	do do	320 00	136 96	
W. Beatty	do do	320 00	141 56	
F. Tyner	do do (promu de la 2e classe, 1er sept. '79)	293 34	136 65	
T. S. Birchall	do au 31 oct, 1879 (promu de la 2e classe, 1er octobre 1879 et transféré à la division de Toronto)	276 66	130 91	
P. Hynes	do (promu de la 2e cl., 1er nov. 1879)	940 00	183 30	
C. J. H. Winstanley	2e classe, au 31 octobre 1879, (transféré à la div. de Toronto)	266 67	137 59	
W. Noble	do do	240 00	120 64	
M. E. Kelly	do	720 00	185 01	

ETAT No. 3, A.—Détails des paiements faits pour salaires, etc., en Ontario' pendant l'année expirée le 30 juin 1879.

Nom.	Service.	Salaires.	Service de nuit et frais de route.	Total.
	SERVICE DES MALLES PAR CHEMIN DE FER—*Fin.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.
J. Egan.....	Commis de 2e classe, malle par ch. de fer, jusq. 31 oct. 1879, (transf. à la div. de Toronto.	260 00	137 41	
W. Prest.....	do do ...	240 00	85 75	
R. Pridham	do	720 00	181 70	
J. S. Leslie.....	do	720 00	174 62	
R. Murray	do	720 00	175 20	
L. E. Dubois.....	do jusq. 31 oct. 1879, moins l'amende (transféré à la division de Toronto)...	239 50	88 36	
R. McDonald.....	do jusqu'au 10 avril 1880 (destitué).....	497 77	135 70	
C. T. Bell.....	do du 16 au 31 oct. 1879 (transféré du bureau de poste de Toronto et ensuite à la div. de Toronto)	25 80	.....	
F. O'C. Higgins.	do 3e jusq. 31 déc. 1879 (transféré à la division de Toronto)	240 00	71 60	
A. Beatty.....	do jusq. 31 oct. 1879 (transféré à la division de Toronto	160 00	61 20	
J. O'Connor.....	do	480 00	189 20	
E. J. Skelly.....	do du 1er janvier 1880 (transféré de la division de Toronto)	240 00	76 70	
T. Martin	do do ...	240 00	78 90	
W. McArthur....	do	480 00	174 40	
T. Mason.....	do du 8 juillet 1879.....	470 96	118 80	
J. H. Bennett....	do du 26 do	447 74	113 63	
J. G. Norris.....	do du 27 oct. 1879	326 45	69 90	
A. Burnham.....	do du 29 do	323 87	100 40	
T. Dunn.....	Commis temporaire de la malle par ch. de fer, du 29 octobre 1879.....	101 33	.....	16,474 06
	DIVISION DE KINGSTON.			
R. W. Barker....	Inspecteur des bureaux de poste.....	2,200 00		
Allan Jones	Sous-inspecteur	1,100 00		
J. Meagher.....	Commis de 2e classe	1,100 00		
P. H. Macarow..	do 3e classe	760 00		
J. C. Strange...	do 4e classe	180 00		5,340 00
	SERVICE DES MALLES PAR CH. DE FER.			
W. F. Burnham.	Commis de 1re classe, malle par ch de fer.....	960 00	164 10	
G. T. Gorrell ...	do 2e do	720 00	155 50	
J. P. Pense	do do jusqu'au 31 déc. '79 (transf. au b. de p. de Kingston)..	320 00	.....	
A. Leclaire.	do	640 00	173 30	
F. Scobell..	do 3e du 15 sept. 1879.....	390 66	120 30	
W. Abercrombie	do du 16 juin 1880.....	20 00	.....	
D. J. Shannon...	Commis temporaire de la malle par ch de fer, du 16 juin 1880	20 00	.....	3,683 86

7—1½**

ETAT No. 3, A.—Détails des paiements faits pour salaires, etc., en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Service de nuit et frais de route.	Total.
	DIVISION DE LONDON.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
G. E. Griffin	Inspecteur des bureaux de poste	2,500 00		
G. Cox	Sous-inspecteur	1,600 00		
A. Thompson	Commis de 1re classe	1,200 00		
H. A. Johnson	do 2e do jusqu'au 31 mars 1880, (mis à la retraite)	825 00		
R. G. Mercer	do 3e do	600 00		
W. Blair	do	600 00		
G. Hampton	do promu de la 4e classe, 1er avril 1880	480 00		
F. W. Mathews	do 4e do du 1er avril 1880	130 00		
M. O'Meara	Messager	400 00		
R. McNeil	Aide-commissionnaire, du 15 février 1880	112 93		
F. Irvine	Messager temporaire, jusqu'au 31 janvier 1880.	92 12		8,540 05
	SERVICE DES MALLES PAR CH. DE FER.			
P. Purdon	Commis de 1re classe, malle par ch. de fer	960 00	214 30	
J. Wynn	do	960 00	152 00	
B. D. Rorison	do	960 00	137 50	
A.G.McWhinney	do	960 00	206 80	
W. Mathews	do	960 00	170 50	
J. G. Wright	do	960 00	224 90	
A. G. Sanders	do jusq. 31 janv. 1880 (décédé)	560 00	98 40	
A. Kerby	do	960 00	161 70	
A. J. Patton	do	960 00	118 30	
H. Cousins	do	960 00	172 50	
T. J. Essex	do	960 00	95 40	
W. H. Flood	do	960 00	159 30	
W. Edgar	do 2e	720 00	178 30	
C. Fisher	do	800 00	189 90	
W. T. Cox	do	786 66	195 20	
J. Yorick	do	720 00	188 40	
L. Sewell	do	720 00	212 00	
W. Mitchell	do	720 00	216 80	
R. R. Brough	do	720 00	178 80	
T. J. O'Meara	do	713 33	103 70	
R. P. Wright	do	720 00	178 20	
C. J. N. Shanley	do	720 00	204 20	
J. Flynn	do	720 00	206 90	
J. H. Scott	do	540 00	.....	
J. Mitchell	do	700 00	94 20	
G. Mathews	do	640 00	.....	
Albert Jones	do	720 00	234 80	
J. Campbell	do	720 00	104 70	
J. W. Hawke	do depuis le 1er janvier 1880 (transféré de la division de Toronto)	360 00	82 20	
J. W. McLaren	do do	320 00	103 90	
A. Sutherland	do jusqu'au 31 janvier 1880 (décédé)	373 33	.....	
J. Doyle	do	573 34	161 70	
W. D. Tye	do 3e	480 00	124 50	
G. W. Griffin	do depuis, et commis temporaire, jusqu'au 30 juin 1879	480 00	186 70	

ETAT No. 3, A.—Détails des paiements faits pour salaires, etc., en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Service de nuit et frais de route.	Total.
	SERVICE DES MALLES PAR CHEMIN DE FER.—*fin.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.
E. Rogers.....	Commis de 3e classe, malle par chemin de fer, du 1er nov. 1879.	320 00	53 70	
J. Elliott.....	do du 1er juin 1880.....	40 00	.....	30,557 06
	DIVISION D'OTTAWA.			
T. P. French.....	Inspect. des bur'x de poste (y comp. les arrér.)	3,100 00		
C. P. LeSueur...	Commis de 2e classe, promu de la 3e classe le 1er janvier 1880.....	850 00		
J. F. O'Connor...	do 3e classe	600 00		
J. B. Gillisie.....	do 4e classe	390 00		
R. Roy...	Messager, jusqu'au 23 mars 1880	98 71		5,038 71
	SERVICE DES MALLES PAR CHEMIN DE FER.			
T. O. Butler.....	Commis de 1re classe, malle par chemin de fer	1,000 00	.....	
J. D. Thomson...	do	960 00	395 60	
N. W. H. Curtis.	do	960 00	.....	
W. D. O'Brien....	do	960 00	.....	
E. Gordon	do	960 00	396 60	
R. Peden.....	Commis de 2e classe (moins l'amende)	719 00	157 00	
D. Maloney.....	do	720 00	161 00	
G. C. Wood	do	720 00	197 80	
E. Stanton.....	do	720 00	164 80	
J. A. Chevrier...	do (moins l'amende).....	598 00	244 90	
J. B. Z. Legendre	do	480 00	173 00	
R. Montgomery.	Commis temporaire, malle par chemin de fer, depuis le 9 février 1880.	188 96	37 00	10,913 66
	DIVISION DE TORONTO.			
M. Sweetnam.....	Inspecteur des bureaux de poste.....	2,500 00		
G. A. Burnham..	Sous-inspecteur depuis, et commis en chef de la malle par ch. de fer jusq., 1er janv. '80	1,400 00		
W. E. Griffith....	Commis de 1ère classe.....	1,300 00		
C. L. Stephens..	do 2e classe, dep., et sous-inspecteur, jusq., 31 octobre 1879...	1,000 00		
G. T. B. Gurnet.	do	900 00		
J. Henry..	do 3e	680 00		
H. J. Smallpiece	do	600 00		
H. C. Fortier. ...	do 4e classe, jusq. 31 oct. 1879 (transféré à la division de Barrie)	206 66		
W. Crocker.....	do du 1er nov. 1879 (transféré du B. de P. de Toronto).	400 00		
J. Buchan.....	Messager.....	420 00		
J. Cosgrove	Surveillant temporaire des appareils de chauffage, du 13 sept. 1879 au 15 mai 1880 (aussi un commissionnaire temp'raire, une semaine).	330 39		
J. Wills.....	Contre-maître mécanicien, édifices publics (proportion des gages)	120 00		
M. Stewart.....	Chauffeur temporaire, du 14 nov. 1879 au 30 avril 1880.....	250 50		10,107 55

ETAT No. 3, A.—Détails des paiements faits pour salaires, etc., en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Service de nuit et frais de route.	Total.
	SERVICE DES MALLES PAR CHEMIN DE FER.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
W. Sheppard	Commis de 1re classe, malle par ch. de fer, du 1er janvier 1880 (transféré de la div. Barrie)	480 00	64 00	
W. Butler	do du 1er janvier 1880 (transféré de la division de Barrie)	480 00	66 70	
J. Saulter	do du 1er novembre 1879 (transféré de la division de Barrie)	640 00	279 43	
T. McCormick	do do	640 00	253 40	
J. O. Bennett	do	960 00	150 60	
W. Beatty	do du 1er novembre 1879 (transféré de la division de Barrie)	640 00	273 16	
W. C. Ashdown	do promu de la 2e classe, 1er sept. 1879	933 34	170 10	
F. Tyner	do du 1er novembre 1879 (transféré de la division de Barrie)	640 00	282 87	
G. T. Burns	do promu de la 2e classe, 1er sept. 1879	933 34	145 70	
G. A. Shaw	do do du 1er oct. 1879	920 00	130 90	
T. S. Birchall	do du 1er novembre 1879 (transféré de la division de Barrie)	640 00	245 76	
C. J. H. Winstanley	do du 1er nov. 1879 (transféré de la div. Barrie et promu de la 2e classe, 1er janvier 1880)	613 33	281 74	
W. Noble	Commis de 2e classe, du 1er novembre 1879 (transféré de la division de Barrie)	480 00	249 62	
J. Egan	do du 1er novembre 1879 (transféré de la division de Barrie)	533 33	266 28	
J. Rooney	do	720 00	198 20	
W. Prest	do du 1er novembre 1879 (transféré de la division de Barrie)	480 00	184 45	
L. V. Byrne		720 00	127 40	
E. F. Johnson	do jusqu'au 9 août 1879 (destitué)	77 42	29 50	
A. Thompson	do	720 00	176 60	
J. Dundas	do	720 00	187 20	
J. H. Deacon	do	720 00	192 80	
P. J. Costello	do	720 00	214 49	
J. W. Hawke	do du 31 décembre 1879 (transféré de la division de London)	360 00	107 30	
L. E. Dubois	do du 1er novembre 1879 (transféré de la division de Barrie)	480 00	17 30	
F. A. Gemmill	do	640 00	193 40	
D. J. Skelly	do	640 00	214 80	
J. W. McLaren	do du 31 décembre 1879 (transféré à la division de London)	320 00	106 00	

ETAT No. 3, A.—Détails des paiements faits pour salaires, etc., en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Service de nuit et frais de route.	Total.
	SERVICE DES MALLES PAR CHEMIN DE FER.—*Fin.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.
J. E. McLeod.....	Commis de 2e classe, malle par chem. de fer...	640 00	254 20	
A. Findlay.....	do	640 00	.....	
C. T. Bell	do dep. le 1er nov. 1879 (transféré de la division de Barrie).....	400 00	131 84	
J. F. Scanlan.....	Commis de 3e classe	480 00	216 30	
F. O'C. Higgins..	do depuis le 1er janvier 1880 (transféré de la division de Barrie)	240 00	70 40	
A. Beatty.....	do dep. le 1er nov. 1879 (transféré de la division de Barrie).....	320 00	147 14	
E. J. Skelly.....	do jusq. 31 déc. 1879 (transféré à la division de Barrie.....	240 00	77 50	
T. Martin.....	do do ...	240 00	71 80	
E. O. Boyle.....	do depuis le 1er sept. 1879.....	393 34	113 50	
W. O'Connor.....	do depuis le 19 janvier 1880....	216 77	59 60	
N. T. Elliott.....	do do	216 77	76 60	
Cie. du ch. de fer Grand-Tronc..	A l'aide-commiss. de la malle à la stat. Union.	122 80	.....	27,029 02
	Totaux	$113,350 95	$17,163 85	$130 514 80

ETAT No. 3, A.—Détails des paiements faits pour salaires, etc., en Ontario pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Total.
		$ cts.	
	Report		130,514 80
	BUREAU DE POSTE D'HAMILTON.		
H. N. Case	Maître de poste	2,400 00	
H. Colbeck	Sous-maître de poste	1,400 00	
A. Crisp	Commis de 1ère classe	1,200 00	
H. A. Eager	Commis de 2e classe	1,100 00	
G. H. Armstrong	do	1,100 00	
T. Burns	do	1,100 00	
J. Gordon	do	1,100 00	
R. Kelly	Commis de 3e classe	900 00	
G. H. Bull	do	600 00	
A. Crisp, jun.	do	600 00	
J. C. Dempsey	do	600 00	
J. S. Mathews	do	600 00	
E. H. Dunnett	do	600 00	
B. F. Barber	do	600 00	
G. Ross	do	600 00	
W. R. Eccleston	Commis de 4e classe	520 00	
H. Dinsse	do	520 00	
W. Smith	do	480 00	
P. J. O'Donnell	do	480 00	
J. McN. Munroe.	do	480 00	
J. Dillon	do du 1er sept. 1879 au 20 janv. 1880; aussi commis temporaire du 1er juillet au 31 1879 (destitué)	214 84	
R. Fitzgerald	do depuis, et commis temporaire jusqu'au, 1er septembre 1879	400 00	
W. Flynn	do do	400 00	
W. A. Kerr	do depuis le 5 avril 1880	86 00	
J. Murphy	Surintendant des facteurs	600 00	
H. F. Young	Facteur	560 00	
M. Springer	do	560 00	
T. B. Austin	do	560 00	
J. Gore	do	560 00	
J. H. Fearnside	do	560 00	
W. G. Flooks	do	560 00	
J. Catchpole	do	560 00	
H. M. Coates	do	480 00	
C. W. Fielding	do	480 00	
J. Wilson	do	480 00	
C. Grundy	do jusqu'au 31 mars 1880	360 00	
J. Gardiner	do	440 00	
R. Stratton	do	440 00	
E. Smith	do depuis, et tempor. jusqu'au, 1er janvier 1880	300 00	
W. Angus	do depuis le 1er janv. 1880; aussi, temporairement, du 25 août au 31 octobre, du 15 au 25 novembre, et du 9 au 31 déc. 1879	251 61	
J. E. Baillie	do depuis le 11 mars 1880	91 94	
W. Rennie	do depuis le 22 mars 1880	83 06	
D. Walsh	Messager	400 00	
E. Hilder	Messager temporaire, du 1er au 30 septembre 1879	30 00	
W. Kyle	Agent tempor. de station, du 1er juillet au 2 août 1879	21 00	
	Allocation pour habillements des facteurs	740 00	
			27,198 45

ÉTAT No 3, A.—Détails de tous les paiements faits pour salaires, etc., en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service	Salaires.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	BUREAU DE POSTE DE KINGSTON.		
J. Shannon.	Maître de poste, du 1er janvier 1880	750 00	
W. Shannon	S.-maître de p. (y compris $400 c. maître de p. intérimaire.)	1,600 00	
A. Magurn	Commis de 2e classe, jusqu'au 31 mars 1880	825 00	
J. Kelly	do	1,100 00	
R. T. Burns	do	1,100 00	
R. Deacon	do	900 00	
J. G Strachan	do 3e classe	620 00	
W. S. Smyth	do	150 00	
J. McBride	do 4e classe	380 00	
J. Bollard	do du 22 septembre 1879	279 00	
J L Renton	do du 1er décembre 1879	210 00	
J. P. Pense	do du 1er janvier 1880 (transféré du service des malles par chemin de fer)	260 0	
C. W. Macdonald	do	502 00	
P. Lindsay	Facteur	280 00	
A. Miller	do	320 00	
J Collins	do	300 00	
H Dunbar	Messager	400 00	
			9,976 00
	BUREAU DE POSTE DE LONDON.		
L Lawless	Maître de poste, (suspendu dep. le 29 avril jusq. 23 mai 1880)	1,865 23	
R. J. C. Dawson	Sous-maître de poste (do do)	1,305 66	
J. Gordon	Commis de 2e classe	1,100 00	
J. D. Sharman	do	1,100 00	
H D. Dalton	do	1,100 00	
J. J. Ross	do	1,100 00	
J. Hunter	do 3e classe	900 00	
J. McLaughlin	do	900 00	
R. F. Mathews	do	900 00	
E Wilson	do	760 00	
J. Ward	do	600 00	
A. E. Ashton	do	600 00	
F. W. Mathews	do 4e classe jusqu'au 31 mars 1880	390 00	
N. McNeil	do	440 00	
L Lawless, fils	do	360 00	
W. H. Cousins	do	344 51	
C. Hevey	do depuis le 1er avril 1880	90 00	
J. Kennedy	Facteur	520 00	
J. Denahy	do	520 00	
J. N. Beattie	do	520 00	
G. Hilton	do	520 00	
J. A. Screaton	do	440 00	
G. Evans	do	440 00	
W. Nichols	do	345 00	
W. Short	do	308 55	
J. Ward	do du 1er mars 1880	100 00	
M. Haystead	do do	100 00	
J. W. Kera	Collecteur des lettres.	500 00	
R Wright	do du 1er mars 1880	100 00	
J. Blackwell	Facteur temporaire, du 5 au 31 juillet 1879	29 03	
J. Boakin	Collecteur des lettres temporaire, du 1er au 14 janvier 1880.	14 00	
E. Hart	Gardien de nuit	26 00	
	Allocations pour habillements des facteurs	475 00	
			18,812 98

ETAT No. 3, A.—Détails de tous les paiements faits pour salaires, etc, en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	BUREAU DE POSTE D'OTTAWA.		
G. P. Baker	Maître de poste	2,500 00	
F. Hawken	Sous maître de poste	1,500 00	
F. French	Commis de 2e classe	1,100 00	
E. B Bates	do (y compris arrérages)	1.130 00	
E. S. McDermott	do	900 00	
E. J. O'Connor	do	900 00	
C. Shaw	do 3e classe	800 00	
J. G. Poston	do (moins amende) suspendu du 1er au 21 août 1879	716 60	
W. H. Pennock	do	800 00	
D. B. Gordon	do	600 00	
D. J. Smith	do	600 00	
W. O Mercer	do	600 00	
H. S. Shaw	do (moins amende)	599 50	
A. A. Smith	do	600 00	
C. Pope	do	600 00	
E. B. Wood	do (moins amende)	599 00	
H. O'Neil	do	600 00	
J. Traversey, fils.	do	600 00	
L. McCullough	do	6'0 00	
F. McDonald	do suspendu du 16 au 28 avril 1880	578 33	
P. D. McIntyre	do promu de la 4e classe, 1er janvier 1880	575 00	
M. J. Whitty	do 4e classe	520 00	
P. Leblanc	do	520 00	
F. M. Hannum	do (moins amende)	429 50	
J. H. Bartlett	do	430 00	
C. Doucet	do du 1er octobre 1879	390 00	
J. Brown	Surintendant des facteurs	600 00	
P Larue	Facteur	550 00	
F. S. Warwicker	do	560 00	
E. Dazé.	do jusqu'au 30 novembre 1879 (décédé)	233 34	
A. Gauthier	do	560 00	
H. Poole	do	560 00	
M. Dolan	do	520 00	
P. Robert	do	520 00	
H. Carroll	do	480 00	
H. S. Porter	do	480 00	
A. Dupuis	do	430 00	
F. George	do	430 00	
J F. Holland	do	430 00	
J Marier	do du 1er janvier 1880 (aussi facteur temporaire du 1er novembre au 31 decembre 1879)	200 00	
T. Cuddie.	do du 1er janvier 1880 (aussi facteur temporaire du 1er novembre au 31 décembre 1879, depuis le 13 au 31 janvier, et depuis le 12 au 31 mai 1880)	98 10	
J. Dunne	do du 1er juin 1880 (aussi facteur temporaire depuis le 12 au 31 mai 1880)	41 12	
W. Darcey	Collecteur des lettres	480 00	
W. Goodwin	do	480 00	
H. Duggan	Messager	425 00	
J. Little	Surveillant de l'appareil de chauffage, du 1er novembre 1879 au 31 janvier 1880	136 86	
R. Neill	Surveillant de l'appareil de chauffage, depuis le 1er février au 8 de mai 1880	148 63	
A. Kelly	Gardien de nuit	549 00	
	Allocation pour habillements des facteurs	705 00	
			29,404 98

ETAT No, 3, A.—Détails des paiements faits pour salaires, etc., en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Montant.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	BUREAU DE POSTE DE TORONTO.		
T. C. Patteson...	Maître de poste	3,000 00	
J. Carruthers....	Sous-maître de poste	1,800 00	
J. H. Davis	Commis de 1re classe	1,400 00	
A. Cooper.....	do	1,200 00	
J. Moerschfelder	do	1,200 00	
A. Corke.	do (promu de la 2e classe, 1er sept. '79)	1,183 34	
A. Barley	do do do ...	1,183 34	
A. Harstone.....	do 2e classe	1,100 00	
H. F. Falkiner...	do	1,060 00	
W. Loudon.....	do	900 00	
A. Webber.....	do	900 00	
R. E. Chadd.....	do	900 00	
B. M. Armstrong	do	900 00	
J. Monaghan.. ...	do	900 00	
B. Langley.	do	900 00	
B. Bascom.....	do	900 00	
W. Wright.	do 3e classe	800 00	
A. Beatty..	do	720 00	
A. G. Thompsom	do	720 00	
A. T. Middleton	do	600 00	
W. E. Bennett,.	do	600 00	
T. F. O'Reilly...	do	600 00	
W. Crocker	do jusqu'au 31 oct., 1879 (transféré au bureau de l'inspecteur)	200 00	
R. W. Riddell...	do	600 00	
W. McPherson...	do	600 00	
W. J. Smith.. ...	do	600 00	
J. Newall.....	do	600 00	
J. Gorman.....	do	600 00	
G. Wright.....	do	600 00	
A. Curran.....	do	600 00	
FW.Cuthbertson	do (moins l'amende)	599 50	
T. W. Ross.	do jusqu'au 31 mars, 1880 (retiré)	450 00	
W. H. Douglas..	do	600 00	
J. Dunbar.....	do	600 00	
H. S. Allen	do	600 00	
J. Sheridan.....	do	600 00	
J. O'Donohoe....	do	600 00	
J. Callaghan. ...	do	600 00	
W. B. Robinson,	do 4e classe jusqu'au 31 juillet 1879 (destitué).	40 00	
J. J. Landy.....	do jusqu'au 31 déc. 1879 do	220 00	
W. Bonnick.....	do	440 00	
J. C. Mussen.....	do	440 00	
W. Smellie.	do et commis temp. jusq. 1er sept., 1879...	400 00	
W. Platt..	do do do ...	393 34	
P. J. Duffy.....	do do do ...	393 34	
R. Thompson.....	do do do ...	393 34	
G. L. Backas....	do do do ...	393 34	
C. E. Charleton	do do do ...	400 00	
J. F. Cornell.....	do do do ...	393 34	
R. Hassard.....	do do do ...	393 34	
C. T. Bell	do jusqu'au 15 oct. 1879 (transféré à la division de Barrie)	109 46	
R. Among.....	do depuis le 15 oct. 1879.	256 45	
G. A. Thomas...	do depuis le 27 oct. 1879	244 83	
C. Lally..	do depuis le 1er fév. 1880.	150 00	
C. Garde	Surintendant des facteurs	800 00	
D. Murray.....	Sous-surintendant des facteurs depuis le 29 déc. 1879.	101 61	

ETAT No. 3, A.—Détails des paiements faits pour salaires, etc., en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Name.	Service.	Montant.	Total.
	BUREAU DE POSTE DE TORONTO—*Suite.*	$ cts.	$ cts.
J. McCloskey	Facteur	440 00	
J. Ross	do	560 00	
J. Alston	do	560 00	
J. Clode	do	560 00	
J. Hudson	do	560 00	
W. Foster	do	560 00	
A. Packam	do	560 00	
C. Reeves	do	560 00	
J. Osborne	do	520 00	
J. Yorston	do	560 00	
W. Kenny	do	560 00	
J. L. Watkins	do	560 00	
J. West	do	560 00	
J. Barnes	do	560 00	
J.H. Weatherbee	do	560 00	
M. Coffey	do	560 00	
T. Curley	do	560 00	
O. McMullin	do jusqu'au 31 mars 1880 (démissionnaire)	420 00	
G. Yates	do	560 00	
J. Williams	do	560 00	
J. Stewart	do	520 00	
A. McIntyre	do	520 00	
G. McPherson	do	520 00	
J. A. Armstrong	do jusqu'au 30 sept, 1879 (décédé)	130 00	
W. Sargeant	do	520 00	
J. Stoddart	do	480 00	
M. Sullivan	do	480 00	
C. N. Moore	do	440 00	
W. McCord	do	440 00	
C. Culross	do	440 00	
E. T. Mulligan	do	400 00	
J.R. Cuthbertson	do	440 00	
E. Murphy	do	300 00	
W. Gardiner	do depuis le 6 oct. 1879	220 96	
T. Beale	do depuis le 13 oct. 1879	215 32	
J. Marks	do dep. le 1er janv. 1880 (aussi commissionnaire temporaire de la malle depuis le 1er février jusqu'au 31 octobre 1879, et facteur temporaire depuis le 1er nov. jusqu'au 31 déc. 1879)	320 00	
R. Fawcett	do depuis le 22 décembre 1879, jusqu'au 11 mars 1880 (démissionnaire)	66 93	
J. Crawford	do depuis le 22 déc. 1879	158 06	
T. Paterson	do depuis le 21 déc. 1879	150 80	
T. Berney	do depuis le 6 janvier 1880	145 96	
J. Munns	do depuis le 6 jusqu'au 21 janvier 1880	20 96	
A. Foley	do dep. le 10 jusq. 31 mars 1880 (démissionnaire)	67 74	
R. Hodgins	do depuis le 10 janvier 1880	142 74	
J. Fitzpatrick	do dep. le 10 janv. jusq. 3 juin 1880 (démissionnaire)	120 24	
G. Gorrie	do depuis le 12 mars 1880	91 13	
R. Jameison	do depuis le 15 mars 1880	88 70	
W. McMullin	do depuis le 9 avril 1880	63 33	
J. Askin	do depuis le 20 avril 1880	59 16	
T. Crotty	Commissionnaire	400 00	
R. Kirk	do	400 00	
R. R. McJannet	do	400 00	
E. Meagher	do	400 00	
J. Reynolds	do dep. et facteur temporaire jusq. 1er janv. 1880	315 00	
J. Hodkinson	Gardien de bureau	500 00	

ETAT No. 3, A.—Détails des paiements faits pour salaires, etc., en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Total.
	BUREAU DE POSTE DE TORONTO—*Fin.*	$ cts	$ cts.
M. Huntley.....	Facteur temporaire, jusqu'au 4 octobre 1879.....	78 23	
W. Walker.....	do do du 22 au 27 décembre 1879.....	4 84	
T. Tate.....	do do (Une journée, 1er janv. 1880).....	0 80	
T. Gayton.....	do do du 7 au 9 janvier 1880.....	2 42	
R. Sparks.....	do do depuis le 10 février 1880.....	117 24	
F. C. Draper.....	Pour gardiens de nuit.....	130 00	
	Allocations pour habillements des facteurs.....	1,832 00	
			61,526 13
	SERVICE DES MALLES PAR VOIE DE MER.		
W. F. Bowes.....	Commis de 1re classe.....	1,000 00	
S. T. Green.....	do	1,000 00	
F. Barlee.....	do (11 mois jusqu'au 31 mai 1880).....	916 66	
J. Ferguson.....	do	1,000 00	
J. O'Hara.....	do (11 mois jusqu'au 31 mai 1880.....	733 34	
C. H. E. Tilstone	do (moins l'amende).....	595 00	
F. H. Mickleburg	do	580 00	
			5,825 00
			283,258 34
	MOINS—Proportion des appointements transférés à Québec, du personnel de l'inspecteur d'Ottawa.....	2,066 96	
	Service des malles par voie de mer.....	1,634 60	3,701 56
	Total.....	.....	$279,556 78

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No 3. A.

DÉTAILS des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage, et revenu perçu aux différents bureaux de poste en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts
83 13	Aberarder	26 00		
73 92	Aberdour (*y compris arrérages)	*38 50		
26 00	Aberfeldy (*y compris arrérages)	*27 50		
119 07	Aberfoyle	56 00		
55 40	Abingdon (*y compris arrérages)	*27 50		
41 22	Acacia	24 00		
1,288 15	Acton (*y compris arrérages)	*438 00		
35 56	Adare	32 00		
106 54	Addison	38 00		
145 50	Adelaide	62 00		
75 19	Admaston	30 00		
135 48	Adolphustown (*y compris arrérages)	*78 00	16 00	
83 12	Agincourt	34 00		
20 13	Ahmic Lake	10 00		
1,048 29	Ailsa Craig (*y compris arrérages)	*519 50		40 00
23 82	Airlie (*y compris arrérages)	*20 50		
21 30	Albert	10 00		
38 47	Alberton	26 00		
698 55	Albion (*y compris arrérages)	*439 50	36 00	
20 79	Albury	12 00		
85 22	Aldboro'	82 00		
41 12	Aldershot	20 00		
1,182 98	Alexandria (*y compris arrérages)	*420 00	100 00	
121 45	Alfred (*y compris arrérages)	*50 00		
51 44	Algonquin	18 00		
202 30	Allanburg (*y compris arrérages)	*92 50		
495 17	Allandale (*y compris arrérages ; †3 trimestres)	*230 50	†7 50	
197 98	Allan Park (*y compris arrérages)	*82 50		
49 70	Allan's Mills (*y compris arrérages)	*13 50		
330 69	Allenford (*y compris arrérages)	*95 00	4 00	
94 57	Allensville	34 00		
40 03	Allenwood (*y compris arrérages)	*17 00		
13 44	Alliance (fermé le 31 août 1879)	4 17		
42 16	Allisonville (*y compris arrérages)	*42 00		
1,765 10	Alliston (*y compris arrérages)	*508 00		*60 00
32 68	Alloa (*y compris arrérages)	*17 00		
246 27	Alma (*y compris arrérages)	*106 00		
70 96½	Almira (*y compris arrérages)	*52 00		
3,175 25	Almonte	896 00	60 00	120 00
29 18	Alport (*y compris arrérages)	*17 00		
11 24	Alsace (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
55 64½	Alsfeldt (*y compris arrérages)	*13 50		
5 34	Althorpe	10 00		
399 90	Alton (*y compris arrérages)	*249 00	24 00	
78 76	Altona (*y compris arrérages)	*51 00		
27 24	Alvanley	12 00		
795 90	Alvinston (*y compris arrérages)	*239 00		
23 95	Amaranth Station (*y compris arrérages)	*20 50		
235 03	Amberley (*y compris arrérages)	*111 50		
29 85	Ambleside	12 00		
255 68	Ameliasburg (*y compris arrérages)	*129 50		
1,542 54	Amherstburgh	532 00	80 00	60 00
22 56	Amiens	10 00		

ETAT No. 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
63 47	Amigara (depuis le 1er septembre 1879)	5 83		
624 95	Ancaster (*y compris arrérages)	*244 50		
71 87	Anderson (*y compris arrérages)	*69 50		
687 05	Angus (*y compris arrérages)	*284 00		
147 04	Annan (*y compris arrérages)	*66 50		
8 02	Ansonia (depuis le 1er janvier 1880)	2 50		
61 24	Anten Mills (depuis le 1er juin 1879)	8 33		
50 90	Antrim (*y compris arrérages)	*45 50		
315 88	Appin (*y compris arrérages)	*120 50	8 00	
39 27	Appleby (*y compris arrérages)	*35 00		
61 05	Appledore (*y compris arrérages)	*24 00		
230 08	Appleton	84 00		
197 52	Apsley (*y compris arrérages)	*73 00		
42 44	Apto	22 00		
81 68	Arden (*y compris arrérages)	*35 50		
28 62	Ardoch	18 00		
23 23	Ardtrea	18 00		
82 66	Argyle	38 00		
61 18	Arkell	26 00		
907 33	Arkona (*y compris arrérages)	*386 50		
195 39	Arkwright (*y compris arrérages)	*107 50		
67 23	Arlington	34 00		
45 16	Armadale (*y compris arrérages)	*20 50		
105 00	Armow (*y compris arrérages)	*53 50		
20 10	Armstrong's Mills	10 00		
89 78	Arnott (*y compris arrérages)	*52 50		
2,221 86	Arnprior	618 00	60 00	80 00
30 14	Aros	10 00		
1,851 64	Arthur (5 trimestres ; *y compris arrérages)	*665 00		*90 00
180 99	Arva	*104 00	28 00	
134 26	Ashburn	58 00		
8 03	Ashdad (depuis le 5 août 1879)	6 67		
111 77	Ashdown (*y compris arrérages)	*91 50		
72 65	Ashgrove	34 00		
21 18	Ashley	12 00		
193 93	Ashton	70 00	16 00	
135 07	Askin (*y compris arrérages)	*49 50		
55 45	Aspden (*y compris arrérages)	*46 00		
32 86	Atha	22 00		
83 15	Atherley	58 00	12 00	
24 64	Atherton	12 00		
97 38	Athlone (*y compris arrérages)	*50 50		
189 50	Athol (*y compris arrérages)	*76 00	8 00	
95 11	Attercliffe (*y compris arrérages)	*52 50		
92 09	Attercliffe Station (*y compris arrérages)	*48 00		
190 08	Auburn (*y compris arrérages)	*76 50	6 00	
29 33	Audley (*y compris arrérages ; fermé le 31 juillet et rouvert le 1er novembre 1879)	*15 17		
62 78	Aughrim (*y compris arrérages)	*42 00		
412 37	Aultsville (*y compris arrérages)	*180 00		
1,494 72	Aurora (*y compris arrérages)	*514 00		*75 00
238 06	Avening (*y compris arrérages)	*92 50		
93 75	Avon	48 00		
29 25	Avonbank	18 00		
144 70	Avonmore	34 00		
79 70	Avonton (*y compris arrérages)	*58 50		
2,084 46	Aylmer	706 00	40 00	120 00

ETAT No. 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1,385 26	Ayr (*y compris arrérages)	*566 50	32 00	40 00
448 96	Ayton (*y compris arrérages)	*252 00		
22 83	Baby's Point	10 00		
20 21	Baddow	10 00		
414 67	Baden (*y compris arrérages)	*171 00	40 00	
45 89	Badjeros	28 00		
56 29	Bagot	38 00	16 00	
178 37	Bailieboro' (*y compris arrérages)	*76 50		
35 94	Bala	12 50		
92 38	Balderson	32 00		
28 19	Baldoon	10 00		
34 69	Baldwin	10 00		
93 00	Ballantrae (y compris arrérages)	*36 00		
22 01	Ballantyne's Station	10 00		
91 48	Ballinafad (*y compris arrérages)	*45 00		
63 71	Ballycroy (*y compris arrérages)	*53 00		
93 20	Ballyduff (*y compris arrérages)	*26 50		
21 67	Ballymote	10 00		
42 96	Balmoral	32 00		
58 98	Balsam	36 00		
24 12	Balsam Lake (depuis le 1er juin 1879)	8 33		
193 79	Baltimore (*y compris arrérages)	*97 00		
27 95	Bamberg (*y compris arrérages)	*19 50		
130 25	Bancroft, ci-devant York River (*y compris arrérages ; †3 trimestres)	*33 00	†15 00	
161 85	Banda (*y compris arrérages ; †3 trimestres, fermé)	*66 00	†6 00	
13 02	Bandon	10 00		
36 47	Banks (*y compris arrérages)	*24 00		
44 84	Bannockburn (*y compris arrérages)	*24 50		
9 00	Barclay (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
13 87	Bardsville	10 00		
39 56	Bark Lake	46 00		
20 74	Barkway	10 00		
31 68	Barnett	16 00		
14 31	Barrett (*depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
6,078 39	Barrie	1,700 00	152 00	240 00
58 69	Barriefield (y compris arrérages)	*31 00		
14 21	Bary's Bay (*y compris arrérages)	*17 00		
46 56	Bartonville	22 00		
620 58	Bath (5 trimestres ; y compris arrérages)	*261 50		
56 50½	Batteau (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
80 45	Battersea	42 00		
516 44	Bayfield	182 00		
102 17	Bayham	46 00		
195 49	Baysville (*y compris arrérages)	*80 00		
63 86	Bayview (*1 trimestre)	20 00	*1 50	
312 81	Beachburg (*y compris arrérages)	*159 00	16 00	
38 00	Beaconsfield (*y compris arrérages)	*13 50		
256 20	Beachville	164 00		
1,011 14	Beamsville (*y compris arrérages)	*335 00	48 00	
117 73	Bear Brook (*y compris arrérages)	*43 50		
29 50	Beatrice (*y compris arrérages)	*22 50		
3 11	Beaver (depuis le 1er mars 1880)	0 83		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevée sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1,334 87	Beaverton (5 trimestres ; *y compris arrérages)	*604 00		*80 00
68 44	Bedford Mills (du 1er juillet 1879)	19 50		
27 54	Beechwood	10 00		
805 77	Beeton (*y compris arrérages)	*346 00		
16 17	Beggsboro'	10 00		
106 42	Belfast (*y compris arrérages)	*40 50	30 00	
36 15	Belford	20 00		
60 47	Belfountain	14 00		
266 79	Belgrave (y compris arrérages ;† 3 trimestres)	*156 00	†6 00	
152 19	Belhaven (*y compris arrérages)	*47 50		
347 88	Belle River (*y compris arrérages)	*125 00		
12,308 14	Belleville	3,170 00	300 00	440 00
191 46	Bell Ewart	96 00		
45 50	Bellrock	16 00		
98 99	Bell's Corners	64 00		
342 08	Belmont	134 00		
250 62	Belmore (*y compris arrérages)	*83 00		
44 87	Belton	10 00		
37 53½	Benlomond	10 00		
58 20	Benmiller	22 00		
40 41	Bennie's Corners (fermé, 21 février 1880)	17 92		
51 76	Bennington (*y compris arrérages)	*26 00		
47 77	Bensfort	22 00		
59 15	Berkeley	22 00		
3,546 55	Berlin	1,026 00	360 00	200 00
337 03	Bervie (*y compris arrérages)	*134 00		
73 40	Berwick	40 00		
564 55	Bethany (*y compris arrérages)	*271 50	24 00	
45 66	Bethesda (*y compris arrérages)	*20 50		
38 07	Bewdley	20 00		
34 14	Bexley (*y compris arrérages)	*24 00		
145 04	Billing's Bridge (*y compris arrérages)	*49 50		
139 46	Binbrook	56 00		
39 45	Bingham Road	12 00		
39 31	Binkham	17 50		
59 81	Birkhall	42 00		
30 61	Birmingham (*y compris arrérages)	*19 00		
37 06	Birnam (*y compris arrérages)	*13 50		
89 69	Birr	58 00	12 00	
138 15	Bishop's Mills	42 00		
35 79	Bismarck	16 00		
21 34	Black Bank	10 00		
10 76	Blackburn	10 00		
92 87	Black Creek	40 00		
7 35	Black's Corners	10 00		
23 22	Black Heath	14 00		
31 86	Black River Bridge (ci-devant Cardwell ; (*y compris arrérages)	*13 50		
176 10	Blair	46 00		
99 63	Blairton	80 00		
98 43	Blake	36 00		
72 00	Blakeney (*y compris arrérages)	*41 50		
64 17	Blantyre	26 00		
21 01	Blessington	14 00		
44 93	Blind River	10 00		
269 05	Bloomfield (*y compris arrsrages)	*119 00		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevée sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
71 94	Bloomingdale (*y compris arrérages)	*27 00	.....	.....
80 08	Bloomington (*y compris arrérages)	*50 50	.....	.....
80 66	Bloomsburg	42 00	.....	.....
316 74	Bluevale (*y compris arrérages)	*129 50	.....	.....
1,187 37	Blythe (*y compris arrérages ; †3 trimestres)	*547 50	†4 50	*70 00
79 65	Blytheswood	30 00	.....	.....
1,204 32	Bobcaygeon	404 00	48 00	40 00
18 02	Bogart (*y compris arrérages)	*13 50	.....	.....
74 70	Bognor (ci-dev. Sydenham Mills ; *y comp. arrér.)	*27 50	.....	.....
12 79	Bolingbroke	10 00	.....	.....
122 71	Bolsover	44 00	.....	.....
23 91	Bomanton	28 00	.....	.....
336 51	Bondhead	154 00	16 00	.....
30 94	Bongard's Corners (*y compris arrérages)	*15 50	.....	.....
7 60	Bonnechère	10 00	.....	.....
75 29	Bookton (*y compris arrérages)	*41 50	.....	.....
115 04	Bornholm (*y compris arrérages)	*91 00	.....	.....
41 25	Bornish	10 00	.....	.....
13 59	Boskung	10 00	.....	.....
91 73	Boston (*y compris arrérages)	*47 50	.....	.....
39 19	Boston Mills (du 1er juillet 1879)	15 00	.....	.....
66 83	Bosworth	40 00	.....	.....
29 52	Botany	12 00	.....	.....
1,382 87	Bothwell (*y compris arrérages)	*460 50	80 00	*75 00
61 00	Bouck's Hill	20 00	.....	.....
52 28	Bourdeau	10 00	.....	.....
64 35	Boulter (*y compris arrérages)	*36 00	.....	.....
28 72	Bowling Green (*y compris arrérages)	*27 50	.....	.....
4,230 88	Bowmanville	1,204 00	60 00	200 00
23 17	Bowood	10 00	.....	.....
52 01	Box Grove	22 00	.....	.....
54 50	Boyne	24 00	.....	.....
2,710 80	Bracebridge (*y compris arrérages)	*892 50	135 00	75 00
22 07	Brackenrig	10 00	.....	.....
1,539 46	Bradford	454 00	24 00	60 00
25 47	Bradshaw	10 00	.....	.....
33 69	Braemar	24 00	.....	.....
134 34	Braeside	58 00	.....	.....
60 08	Bramley	30 00	.....	.....
3,756 89	Brampton	908 00	20 00	160 00
134 48	Branchton	60 00	.....	.....
54 37	Brandy Creek (*y compris arrérages)	*26 50	.....	.....
13,618 13	Brantford	3,370 00	400 00	480 00
15 47	Breadalbane (*y compris arrérages)	*17 00	.....	.....
235 50	Brechen (*y compris arrérages)	*128 50	.....	.....
141 14	Brentwood	50 00	.....	.....
200 15	Breslaw (*y compris arrérages)	*75 50	.....	.....
51 65	Brewer's Mills	30 00	.....	.....
29 90	Brewster (*y compris arrérages)	*22 50	.....	.....
36 31	Brickley	10 00	.....	.....
62 64	Bridge End (*y compris arrérages)	*38 00	.....	.....
41 91	Bridgenorth	26 00	.....	.....
154 63	Bridgeport	50 00	.....	.....
237 94	Bridgewater	132 00	24 00	.....
486 14	Brigden (*y compris arrérages)	*136 50	.....	.....
371 61	Bright (*y compris arrérages)	*195 50	28 00	.....
1,483 74	Brighton (*y compris arrérages)	*575 50	150 00	*75 00

ETAT No 3, A—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
6 64	Brightside	10 00		
22 76	Brinkworth	16 00		
104 56	Brinsley (*y compris arrérages)	*52 00		
139 69	Brinston's Corners	50 00		
73 07	Brisbane	24 00	4 00	
41 93	Britannia	25 00		
17 63	Broadbent	10 00		
36 81	Brockton (*y compris arrérages)	*17 50		
8,645 05	Brockville	2,226 00	480 00	360 00
43 03	Brodhagen (*y compris arrérages)	*17 00		
25 48	Bronson (*y compris arrérages)	*17 00		
215 76	Bronte (*y compris arrérages)	*110 50		
38 00	Brookfield Station	10 00		
53 33	Brookholm	10 00		
605 29	Brooklin	264 00		
94 69	Brooksdale	46 00		
206 54	Brougham	130 00		
19 78	Brouseville	10 00		
206 38	Brownsville	53 50		
294 91	Brucefield (*y compris arrérages ; †3 trimestres)	*177 50	†9 00	
395 89	Bruce Mines (*y compris arrérages)	*168 00		
138 50	Brudenell (*y compris arrérages)	*91 50		
3 50	Brunner	12 50		
7 37	Brunswick	10 00		
2,365 90	Brussels	612 00	24 00	120 00
51 53	Bryanston	32 00		
212 19	Buckhorn (* y compris arrérages)	*109 00		
21 00	Bulger	10 00		
99 41	Bullock's Corners	68 00		
51 06	Bunessan (*y compris arrérages)	*13 50		
72 21	Bunyan (*y compris arrérages)	*26 50		
311 61	Burford	130 00	24 00	
186 35	Burgessville (*y compris arrérages)	*55 50	24 00	
134 65	Burgoyne (*y compris arrérages)	*66 50		
111 95	Burk's Falls	10 00		
38 59	Burleigh	10 00		
6 20	Burleigh Falls	10 00		
707 29	Burlington (*y compris arrérages)	*373 00	48 00	
39 21	Bunbrae	22 00		
74 83	Burnamthorpe (*y compris arrérages)	*82 00		
40 33	Burnley	16 00		
42 09	Burns (*y compris arrérages)	*22 50		
117 42	Burnstown (*y compris arrérages)	*58 50		
32 86	Burnt River	10 00		
318 93	Burritt's Rapids	102 00		
25 55	Burtch	16 00		
28 28	Burton (*y compris arrérages)	*17 50		
16 60	Bury's Green	10 00		
20 83	Bushfield	10 00		
71 29	Buttonville (*y compris arrérages)	*37 50		
141 51	Buxton	56 00		
55 24	Byng	26 00		
170 00	Byng Inlet (*y compris arrérages)	*86 50		
13 99	Byrnedale	10 00		
63 49	Byron	32 00		
59 00	Cadmus	36 00		

ETAT No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
55 01	Cæsarea	20 00		
138 40	Cainsville	58 00		
34 81	Caintown	22 00		
21 82½	Cairngorm	16 00		
82 35	Caistorville	38 00		
6 82	Calabogie	10 00		
15 27	Calder	10 00		
15 12	Caldwell (3 trimestres)	7 50		
281 11	Caledon	84 00		
326 48	Caledon East (*y compris arrérages)	*114 50	16 00	
1,107 91	Caledonia (ci-devant Seneca)	410 00	50 00	40 00
94 75	Caledonia Springs	42 00		
36 54	Calton	10 00		
34 61	Cambourne	10 00		
401 52	Cambray (*y compris arrérages)	*258 50		
212 17	Camden East	92 00	16 00	
76 88	Cameron (*y compris arrérages)	*25 50		
102 08	Camerontown (*y compris arrérages)	*63 50	12 00	
54 68	Camilla	28 57		
344 77	Camlachie (*y compris arrérages)	*127 00		
1,649 64	Campbellford (*y compris arrérages)	*627 00		*75 00
86 98	Campbell's Cross	40 00		
33 12	Campbellton (3 trimestres)	13 50		
176 09	Campbellville (*y compris arrérages)	*68 00		
179 44	Campden (*y compris arrérages)	*52 00	8 00	
19 00	Canaan	10 00		
0 36	Canard River	10 00		
87 89	Canboro'	38 00		
43 51	Candasville (*y compris arrérages)	*17 50		
256 75	Canfield (*y compris arrérages)	*121 00	16 00	
193 87	Cannifton	80 00		
111 81	Canning (*y compris arrérages)	*41 00		
1,193 91	Cannington (*y compris arrérages)	*445 00	48 00	40 00
77 91	Canton	36 00		
38 86	Cap Croker (*y compris arrérages)	*17 00		
27 97	Cap Rich	18 00		
24 87	Carden	26 00		
615 16	Cardinal, ci-dev. Edwardsburgh (*y c. arrérages)	*297 50	12 00	
30 17	Cargill (depuis le 1er février 1880)	1 67		
2,277 27	Carleton Place	614 00		80 00
9 43	Carling	10 00		
88 96	Carlingford (*y compris arrérages)	*35 00		
162 50	Carliste (*y compris arrérages)	*92 00		
113 96	Carlow	50 00	8 00	
109 84	Carlsrhue (*y compris arrérages)	*45 00		
42 76	Carlton West	10 00		
82 92½	Carluke	40 00		
23 07	Carmunnock	14 00		
25 16	Carnarvon (*y compris arrérages)	*13 50		
9 73	Carnegie (fermé le 31 juillet 1879)	3 34		
1 36	Caron (fermé le 30 juin 1879)	2 50		
220 23	Carp (*y compris arrérages)	*87 00	16 00	
47 60	Carrville (*y compris arrérages)	*42 50		
13 02	Carsonby	10 00		
24 04	Carswell	10 00		
13 64	Carteret	10 00		
84 89	Carthage	32 00		

ETAT No 3 A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N. B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
319 55½	Cartwright (*y compris arrérages)	*108 00		
46 95	Cashel	16 00		
35 77	Cashion's Glen	10 00		
61 73	Cashmere	22 00		
77 89	Cashtown (*y compris arrérages)	*52 00		
49 85	Cass Bridge (*y compris arrérages)	*20 50		
49 74	Cassburn (*y compris arrérages)	*15 72		
36 11	Cassel	10 00		
24 80	Casselman	10 00		
6 27	Castile	10 00		
60 25	Castlederg (*y compris arrérages)	*32 50		
36 50	Castleford	26 00		
37 98	Castlemore	12 00		
378 14	Castleton	140 00		
144 24	Cataract (*y compris arrérages)	*39 00		
162 84	Cataraqui	72 00		
88 90	Cathcart (*y compris arrérages)	*57 00		
80 64	Cavan	30 00		
923 41	Cayuga (*y compris arrérages)	*458 50	16 00	40 00
291 24	Cedar Dale (*y compris arrérages)	*165 50		
88 45	Cedar Grove (*y compris arrérages)	*31 00		
30 52	Cedar Hill	16 00		
2 50	Cedar Mills (depuis le 1er janvier 1880)	2 50		
86 85	Cedarville (*y compris arrérages)	*61 50		
260 50	Centralia (*y compris arrérages)	*164 50	15 00	
26 00	Centre Augusta	10 00		
60 70	Centreton	22 00		
198 36	Centreville (*y compris arrérages)	*163 50	20 00	
75 91	Chalk River	10 00		
21 75	Chaudos	10 00		
39 63	Chantry	14 00		
33 50	Chapman (*y compris arrérages)	14 00	*10 00	
10 15	Chard (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
267 49	Charing Cross (*y compris arrérages)	*129 00	72 00	
13 56	Charleston	10 00		
7 56	Charlesville	12 00		
8,900 22	Chatham	2,100 00	240 00	320 00
416 44	Chatsworth (*y compris arrérages)	*144 50	16 00	
315 15	Cheapside (*y compris arrérages)	*109 00		
60 18	Cheddar (*y compris arrérages)	*24 00		
233 02	Cheltenham (*y compris arrérages)	*123 50		
170 56	Chepstow (y compris arrérages)	*84 50		
8 80	Cherry Creek (*y compris arrérages; fermé le 30 septembre 1879)	*7 50		
35 53	Cherry Grove (*y compris arrérages)	*17 00		
112 91	Cherry Valley (*y compris arrérages)	*58 50		
69 36	Cherrywood (*y compris arrérages)	*35 00		
1,053 79	Chesley (*y compris arrérages)	*345 50		
104 95	Chesterfield	34 00		
436 24	Chesterville (*y compris arrérages)	*226 00		
117 18	Chevalier	38 00		
13 33	Cheviot	10 00		
593 78	Chippewa (*y compris arrérages)	*396 00		40 00
77 19½	Chippewa Hill (depuis le 1er juin 1879)	16 67		
51 73	Chiselhurst (y compris arrérages)	*31 00		
32 17	Chisholm	10 00		
40 76	Christina (*y compris arrérages)	*20 50		

Etat No 3.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers combustible et éclairage
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
29 28	Christie's Corners	10 00		
71 50	Churchill	24 00	8 00	
80 22	Churchville (5 trimestres)	30 00		
87 66	Chute à Blondeau (*y compris arrérages)	*40 50		
47 75	Clachan (*y compris arrérages)	*27 00		
52 07	Clanbrassil	28 00		
10 06	Clandeboye	10 00		
326 20	Claremont (*y compris arrérages)	*155 50		
233 72	Clarence	104 00	24 00	
205 22	Clarence Creek	36 00		
284 50	Clarke (*y compris arrérages)	*117 50		
547 26	Clarksburg (*y compris arrérages)	*328 00	28 00	
42 89	Clarkson (*y compris arrérages)	*24 00		
179 82	Claude (*y compris arrérages)	*92 50		
21 43	Clavering (*y compris arrérages)	*22 50		
133 98	Clayton	60 00		
134 38	Clear Creek	46 00		
151 79	Clearville	80 00		
1,199 04	Clifford (*y compris arrérages)	*496 50	60 00	*75 00
2,091 80	Clifton	620 50	200 00	100 00
3,674 13	Clinton	1,052 00	90 00	160 00
10 00	Clontarf	10 00		
33 69½	Close Mills	10 00		
166 71	Clover Hill (*y compris arrérages)	*119 00	16 00	
76 91	Cloyne (*y compris arrérages)	*37 50	12 00	
104 67	Clyde (*y compris arrérages)	*56 50		
28 21	Clydesdale	10 00		
294 54	Cobden (*y compris arrérages)	*195 00		
5,752 16	Cobourg	1,870 00	240 00	240 00
155 74	Cobdrington	48 00		
42 14	Colbeck (*y compris arrérages)	*13 50		
1,659 51	Colborne	576 00	200 00	80 00
97 85	Colchester	46 00		
108 69	Cold Springs	54 00		
91 30	Coldstream	40 00		
272 81	Coldwater	106 00		
93 63	Colebrook	34 00	20 00	
13 69	Coleman	10 00		
6 61	Colenso (depuis le 1er novembre 1879)	4 17		
48 64	Coleraine	30 00		
25 63	Cole's Corners	18 00		
39 90	Colgan (depuis le 1er juin, 1879)	8 33		
73 96	Colinville (*y compris arrérages)	*27 50		
4,470 27	Collingwood	1,110 00	240 00	200 00
108 55	Collin's Bay (*y compris arrérages)	*58 50		
109 19	Colpoy's Bay	34 00		
252 47	Columbus (*y compris arrérages)	*111 00		
22 20	Colwell	10 00		
328 09	Comber (*y compris arrérages)	*137 00	32 00	
184 99	Combermere	50 00		
50 45	Comet (*y compris arrérages)	*59 00		
122 02	Commanda Creek (*y compris arrérages)	*50 00		
28 00	Conboyville (*y compris arrérages)	*20 50		
120 80	Concord	46 00		
176 58	Conestogo	74 00		
21 36	Coningsby (*y compris arrérages)	*13 50		
28 49	Conn	10 00		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
28 86	Connaught (*y compris arrérages)	*17 00		
49 43	Connor	16 00		
21 02	Conroy	10 00		
8 63	Conroy's Farm (depuis le 1er septembre 1879)	5 83		
410 87	Consecon	150 00		
111 62	Constance	56 00		
57 95	Conway	34 00		
604 55	Cookstown (*y compris arrérages)	*397 50	12 00	
292 02	Cooksville (*y compris arrérages)	*110 50		
20 41	Cooper	12 00		
19 68	Cooper's Falls	10 00		
45 95	Copenhagen (*y compris arrérages)	*38 50		
147 99	Copetown (*y compris arrérages)	*64 50		
182 13	Copleston (*y compris arrérages)	*92 50		
85 30	Corbett (*y compris arrérages)	*27 50		
178 51	Corinth (*y compris arrérages)	*68 50		
108 52	Cornell	22 00		
4,421 08	Cornwall	1,268 00	160 00	160 00
17 29	Cornwall Centre	10 00		
207 35	Corsley (*y compris arrérages)	*95 50	16 00	
162 72	Corunna	78 00		
22 41	Corwhin (*y compris arrérages)	*13 50		
39 87	Cotswold	20 00		
329 73½	Cottam (*y compris arrérages)	*86 50	12 00	
41 01	Coulson (*y compris arrérages)	*17 00		
271 55	Courtland (*y compris arrérages)	*127 50		
372 52	Courtwright (*y compris arrérages)	*121 50		
36 85	Coventry	24 00		
17 56	Coverley	10 00		
52 66	Cowal (*y compris arrérages)	*41 00		
106 55	Craighurst	54 00		
45 00	Craigleith (*y compris arrérages)	*28 00		
34 31	Craigsholme	22 00		
204 81	Craigvale (*y compris arrérages)	*114 50		
272 65	Cranbrook (*y compris arrérages)	*118 50		
37 30	Cranston (*y compris arrérages)	*20 50		
7 99	Cranworth	10 00		
40 54	Crathie (*y compris arrérages)	*17 00		
30 85	Crawford	12 00		
181 04	Credit	88 00		
347 00	Crediton (*y compris arrérages)	*146 00		
33 41	Creek Bank	14 00		
6 97	Creek Town	10 00		
481 93	Creemoor (*y compris arrérages)	*142 50		
30 00	Creighton	10 00		
33 76	Cressy	22 00		
40 79	Crieff	18 00		
59 00	Crinan (*y compris arrérages)	*48 00		
5 93	Cripplegate	10 00		
25 44	Crofton	10 00		
218 69	Cromarty (*y compris arrérages)	*73 00		
170 87	Crosshill (*y compris arrérages)	*55 50		
27 50	Crossland (*y compris arrérages)	*13 50		
57 26	Crowland	36 00		
52 87	Crown Hill (*y compris arrérages)	*45 00		
48 17	Croydon	22 00		
29 46	Cruickshank (*y compris arrérages)	*13 50		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
42 17	Crumlin	20 00		
315 91	Crysler (*y compris arrérages)	*129 00		
191 68	Culloden (*y compris arrérages	*68 50		
18 76	Cultus (depuis le 1er juin 1879)	8 33		
313 70	Cumberland	112 00	16 00	
47 53	Cummings' Bridge	10 00		
122 87	Cumminsville	54 00		
90 26	Cumnock (*y compris arrérages)	*45 00		
163 83	Curran (*y compris arrérages)	*72 50		
46 75	Currie's Crossing	14 50		
38 06	Curry Hill (*y compris arrérages)	*13 50		
24 57	Cyprus	10 00		
126 44	Dacre (*y compris arrérages)	*49 50		
21 74	Dale (*y compris arrérages)	*17 00		
110 67	Dalhousie Mills	42 00		
79 81	Dalkeith (*y compris arrérages)	*39 00		
28 69	Dalrymple	10 00		
79 66	Dalston (*y compris arrérages)	*71 00		
37 64	Damascus	10 00		
15 11	Danforth	24 00		
7 50	D'Arcy	10 00		
17 49	Darrell	14 00		
110 02	Dartford	28 00		
8 41	Dartmoor	10 00		
165 12½	Dashwood (*y compris arrérages)	*89 50		
72 50	Davenport	42 00		
37 14	Davisville	16 00		
121 06	Dawn Mills	60 00		
16 37	Dawson	10 00		
37 94	Dayton	10 00		
12 63	Daywood (3 trimestres)	7 50		
41 27	Dealtown	18 00		
172 27	Deans	104 00		
122 30	DeCewsville (*y compris arrérages)	*38 00		
28 64	Deebank (*y compris arrérages)	*18 00		
7 16	Deerdock	10 00		
45 45	Deerhurst	14 00		
335 73½	Deer Park (*y compris arrérages)	*67 50		
306 33	Delaware	154 00		
454 87	Delhi (*y compris arrérages)	*201 50	32 00	
364 09	Delta (*y compris arrérages)	*168 00		
201 10	Demorestville (*y compris arrérages)	*97 00	12 00	
39 95	Denbigh (*y compris arrérages)	*26 00		
163 07	Denfield (*y compris arrérages)	*29 00	36 00	
5 93	Déroche (fermé le 31 décembre 1878)			
10 00	Derrynane	10 00		
27 01	Derryville (fermé le 31 juillet 1879, et rouvert le 1er janvier 1880)	7 00		
24 60	Derry West	16 00		
44 60	Derwent	32 00		
65 61	Desboro' (*y compris arrérages)	*41 50		
7 02	Desert Lake	10 00		
9 98	Desmond	10 00		
56 39	Deux Rivières	36 00		
26 99	Devil's Creek	10 00		
65 68	Devizes (*y compris arrérages)	*27 50		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
32 62	Dexter	14 00		
52 40	Diamond (* y compris arrérages)	*26 50		
39 43	Dickens	16 00		
160 04	Dickinson's Landing	86 00		
680 89	Dingwall (*y compris arrérages)	*371 00		
94 18	Dixie	28 00		
63 83	Dixon's Corners	44 00		
33 66	Dixson	10 00		
20 99	Dobbinton	10 00		
45 55	Doe Lake (*y compris arrérages)	*34 50		
18 55	Dollar (*y compris arrérages)	*13 50		
181 84	Dominionville (*y compris arrérages)	*69 50		
24 59	Don	12 00		
51 44	Doncaster	22 00		
54 51	Donegal (*y compris arrérages)	*34 00		
160 26	Don Mount (*y compris arrérages)	59 00		
263 84	Doon (*y compris arrérages)	*150 00		
302 00	Dorchester Station (*y compris arrérages)	136 50	44 00	
30 00	Dorking (*y compris arrérages)	*17 50		
43 31	Dorland	10 00		
23 00	Dorset (du 1er octobre 1879)	5 00		
215 55	Douglas	66 00		
49 69	Dover, Sud	18 00		
66 00	Downeyville	30 00		
54 01	Downsview	28 00		
1,009 81	Drayton	356 00	16 00	
1,445 13	Dresden (*y compris arrérages)	*634 00		40 00
24 01	Drew	10 00		
116 22	Dromore	48 00		
8 04	Drum	10 00		
489 79	Drumbo (*y compris arrérages)	*166 50		
870 61	Drummondville (*y compris arrérages)	*329 50		40 00
42 57½	Drumquin (*y compris arrérages)	*21 50		
56 47	Drysdale (*y compris arrérages)	*26 00		
294 41	Duart (*y compris arrérages)	*120 50		
488 52	Dublin (*y compris arrérages)	*139 00	32 00	
70 74	Dufferin Bridge (*y compris arrérages)	*27 50		
22 50	Dumblane	20 00		
181 15	Dunbar	56 00		
139 00	Dunbarton (*y compris arrérages)	*71 00		
17 72	Duncan	10 00		
100 03	Dunchurch (*y compris arrérages)	*45 00		
47 73	Duncrief	22 00		
788 50	Dundalk Station (*y compris arrérages)	*324 50	12 00	
3,138 61	Dundas	904 00	120 00	120 00
17 57	Dundela	14 00		
47 75	Dundonald (*y compris arrérages)	*21 50		
60 05	Dunedin (*y compris arrérages)	*34 50		
338 06	Dungannon (*y compris arrérages)	*132 00		
110 87	Dunkeld (*y compris arrérages)	*58 00	6 00	
1,873 72	Dunnville	502 00	72 00	60 00
49 49	Dunrobin (*y compris arrérages)	*17 00		
91 34	Dunsford	26 00		
115 21	Duntroon (*y compris arrérages)	*71 50		
186 81	Dunvegan (*y compris arrérages)	*90 00		
1,598 28	Durham (*y compris arrérages)	*604 00	110 00	60 00
396 71	Dutton Station (*y compris arrérages)	*128 00	10 00	

Etat No 3, A—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N. B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
31 11	Dwight (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
21 61	Dwyer Hill	10 00		
166 13	Eagle	78 00		
11 22	Eagle Lake	10 00		
24 95	Eamer's Corners (*y compris arrérages)	*13 50		
65 11	East Hawkesbury (*y compris arrérages)	*27 50		
10 64	Eastman's Springs	10 00		
274 77	Easton's Corners (*y compris arrérages)	*127 00		
34 56	East Oro	18 00		
37 72	East Williamsburg	14 00		
194 34	Eastwood	66 00		
22 25	Echo River	10 00		
27 68	Eddystone	12 00		
121 96	Eden (*y compris arrérages)	*50 50		
188 65	Eden Grove (*y compris arrérages)	*101 00		
129 23	Eden Mills	48 00		
182 81	Edgar (*y compris arrérages)	78 50		
43 12	Edgeley (*y compris arrérages)	*31 00		
29 87	Edgeworth	16 00		
21 11	Edgington	10 00		
109 26	Edmonton	54 00	32 00	
9 01	Edwardsville (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
38 65	Effingham	14 00		
635 65	Eganville (*y compris arrérages)	*360 00	60 00	
51 49	Egbert	16 00		
55 53	Egerton (*y compris arrérages)	*30 00		
203 05	Eglington (*y compris arrérages)	*77 00		
217 64	Egmondville (*y compris arrérages)	*140 50		
86 10	Egremont	38 00		
28 07	Ella (*y compris arrérages)	*15 50		
14 49	Elcho	10 00		
19 30	Elder	10 00		
63 28	Elder's Mills (*y compris arrérages)	*27 50		
22 99	Eldon Station (*y compris arrérages)	*13 50		
38 63	Eldorado	12 00		
36 88	Elfrida	16 00		
210 02	Elgin (*y compris arrérages)	*89 00		
54 78	Elginburg	36 00		
53 90	Elginfield	28 00		
31 17	Elia	10 00		
64 93	Elmsville (*y compris arrérages)	*32 50		
41 65	Elizabethville (*y compris arrérages)	*28 00	6 00	
34 66	Ellaton	10 00		
34 88	Ellengowan	34 00		
72 38	Ellesmere	28 00		
7 61	Elliott	10 00		
72 82½	Ellisville (*y compris arrérages)	*27 50		
16 63	Elm	10 00		
39 06	Elmbank (*y compris arrérages)	*19 00		
66 30	Elm Grove (*y compris arrérages)	*25 00		
638 71	Elmira (*y compris arrérages)	*326 00		
248 99	Elmvale	36 00		
159 10	Elmwood (*y compris arrérages)	*51 50		
2,004 97	Elora	678 00	80 00	80 00
42 28	Elphin (*y compris arrérages)	*32 00		
98 00	Elsinore	28 00		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
.....	Ely (depuis le 1er mars 1880)	0 83	.....	.....
18 56	Emberson	10 00	.....	.....
739 98	Embro (*y compris arrérages)	*250 00	50 00	.....
110 35	Embrun (*y compris arrérages)	*52 50	.....	.....
35 70½	Emerald	24 00	.....	.....
20 30	Emmett	10 00	.....	.....
127 17	Emsdale (*y compris arrérages)	*48 50	.....	.....
35 79	Enfield	18 00	.....	.....
69 09	English River (depuis le 1er octobre 1879)	20 00	.....	.....
358 93	Enniskillen (*y compris arrérages)	*175 50	.....	.....
72 10	Ennismore (*y compris arrérages)	*34 50	.....	.....
129 00	Enterprise	44 00	.....	.....
70 15	Epping (*y compris arrérages)	*39 00	.....	.....
52 24	Epsom	32 00	.....	.....
100 28	Ermosa (*y compris arrérages)	*40 00	.....	.....
8 26	Erbsville	10 00	.....	.....
33 86	Erie	10 00	.....	.....
632 51	Erin (*y compris arrérages)	*251 00	4 00	.....
136 41	Erinsville (* y compris arrérages)	*48 00	24 00	.....
88 01	Ernestown Station	38 00	24 00	.....
29 55	Erroll	10 00	.....	.....
72 17	Escott	40 00	.....	.....
19 72	Eskdale	10 00	.....	.....
107 59	Esquesing (*y compris arrérages)	*52 00	.....	.....
1,005 03	Essex Centre (*y compris arrérages)	*271 66	.....	.....
222 22	Ethel (*y compris arrérages)	*71 50	.....	.....
7 48	Ettrick	10 00	.....	.....
149 74	Eugenia (*y compris arrérages)	*48 50	.....	.....
59 35	Evelyn (*y compris arrérages)	*21 00	.....	.....
131 49½	Everett (*y compris arrérages)	*40 00	.....	.....
80 74	Eversley (*y compris arrérages)	*29 50	.....	.....
127 10	Everton	44 00	.....	.....
2,109 67	Exeter	562 00	40 00	60 00
32 31	Fairbank (*y compris arrérages)	*20 50	.....	.....
90 71	Fairfield	36 00	.....	.....
27 43	Fairfield East (*y compris arrérages)	*21 00	.....	.....
51 77½	Fairfield Plain	18 00	.....	.....
11 38	Fairholm	10 00	.....	.....
32 89	Fairmount (*y compris arrérages)	*30 00	.....	.....
6 63	Fair Valley (depuis le 1er janvier 1880)	2 50	.....	.....
27 82	Fairview	12 00	.....	.....
16 14	Falding	10 00	.....	.....
44 80	Falkenburg (* y compris arrérages)	*19 50	16 00	.....
98 32	Falkirk	38 00	.....	.....
50 80	Falkland	30 00	.....	.....
48 96	Fallbrook	20 00	.....	.....
79 82	Fallowfield (*y compris arrérages)	*29 00	.....	.....
20 98	Faraday (depuis le 1er décembre 1879)	4 17	.....	.....
824 54	Farmersville (*y compris arrérages)	*303 50	.....	.....
9 50	Farmington	10 00	.....	.....
74 50	Farquhar (*y compris arrérages)	*46 50	4 00	.....
187 15	Farran's Point (*y compris arrérages)	*66 00	.....	.....
13 68	Fawkham	10 00	.....	.....
22 00	Fawn	10 00	.....	.....
8 53	Fellows (depuis le 1er novembre 1879)	4 17	.....	.....
23 66	Fenaghvale (*y compris arrérages)	*13 50	.....	.....

ETAT No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
84 15	Fenella (*y compris arrérages)	*25 50		
1,199 62	Fenelon Falls (*y compris arrérages)	*426 00	80 00	40 00
14 00	Fennells (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
187 30	Fenwick	78 00		
2,396 54	Fergus	770 00	180 00	80 00
71 12	Ferguson's Falls	30 00		
35 18	Fergusonvale (*y compris arrérages)	*18 00		
27 54½	Fermoy	14 00		
93 66	Fernhill	30 00		
34 12	Fesserton (*y compris arrérages)	*20 50		
28 78	Fetherstone (*y compris arrérages)	*20 50		
119 25	Feversham (*y compris arrérages)	*67 00		
6 84	Fielding (fermé le 30 septembre 1879)	5 00		
610 08	Fingal	240 00		
14 00	Fintona	10 00		
68 95	Fish Creek (*y compris arrérages)	*42 50		
162 63	Fisherville (*y compris arrérages)	*66 50		
214 75	Fitzroy Harbor	104 00		
30 90	Fleetwood	10 00		
709 12	Flesherton (*y compris arrérages)	*414 50	60 00	
147 50	Flesherton Station (*y compris arrérages)	*52 00		
139 69	Fletcher (*y compris arrérages)	*39 00		
99 52	Flinton (*y compris arrérages)	*41 50		
25 00	Floradale	10 00		
670 31	Florence (*y compris arrérages)	*258 50		
24 15	Foley	14 00		
570 51	Fonthill	204 00		
372 35	Fordwich (*y compris arrérages)	*183 50	16 00	
39 76	Fordyce (*y compris arrérages)	*20 50		
1,808 75	Forest (*y compris arrérages)	*624 50	16 00	65 00
144 58	Forester's Falls	58 00	16 00	
30 17	Forest Mills	20 00		
108 27	Forestville (*y compris arrérages)	*44 00		
79 77	Fortar (*y compris arrérages)	*28 00		
269 78	Formosa (*y compris arrérages)	*129 50		
1,815 04	Fort Erié	368 00		40 00
181 59	Fort William	204 00		
139 09	Fournier (*y compris arrérages)	*54 50		
16 65	Fowler's Corners (*y compris arrérages)	*13 50		
200 34	Foxboro (*y compris arrérages)	*73 50		
51 17	Foxmead	10 00		
383 85	Frankford (*y compris arrérages)	*184 50		
6 97	Frankhill	10 00		
108 35	Franklin (*y compris arrérages)	*59 50	12 00	
147 01	Franktown (*y compris arrérages)	*51 50		
150 81	Frankville	74 00		
68 94	Fraserville (*y compris arrérages)	*34 00		
178 03	Freelton (*y compris arrérages)	*93 00	8 00	
186 21	Freeman	43 00		
30 98	Freeport	28 00		
32 99	Freiburg	16 00		
41 17	Frome	32 00		
152 02	Fullarton	76 00		
19 68	Fuller (*y compris arrérages	*17 00		
9 96	Fulton (*y compris arrérages)	*28 00		
54 64	Gad's Hill (*y compris arrérages)	*36 00		

ETAT No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
9 43	Galbraith	10 00		
72 43	Galetta (*y compris arrérages)	*27 50		
23 49	Gallingertown	10 00		
6,805 79	Galt	1,772 00	40 00	240 00
92 75	Gamebridge (*y compris arrérages)	*23 50		
2,801 19	Gananoque	886 00		120 00
366 15	Garafraxa (*y compris arrérages)	*173 00		
102 75	Garden Hill (*y compris arrérages)	*35 50		
191 97	Garden Island	100 00		
62 47	Garden River	28 00	4 00	
75 11	Garnet	40 00		
16 00	Garrison Road	10 00		
39 19	Gelert (depuis le 1er nov. 1879)	11 50		
2,093 84	Georgetown	560 00	108 00	60 00
688 18	Georgina (*y compris arrérages)	*397 50		
60 49	German Mills	10 00		
152 13	Gesto (*y compris arrérages)	*64 00		
52 01	Gibraltar (*y compris arrérages)	*13 50		
11 54	Gibson	10 00		
18 54	Gilbert's Mills	10 00		
123 48	Gilford (*y compris arrérages)	*78 00		
44 88	Gill (*y compris arrérages)	*17 00		
58 74½	Gillie's Hill (*y compris arrérages)	*37 90		
35 90	Gladstone	20 00		
163 35	Glammis (*y compris arrérages)	*70 00		
21 67	Glamorgan (*y compris arrérages)	*13 50		
122 44	Glanford	72 00	24 00	
12 45	Glanmire	10 00		
77 89	Glanworth	44 00		
18 39	Glascott (*y compris arrérages)	*13 50		
41 24	Glasgow (*y compris arrérages)	*19 50		
12 92	Glastonburg	10 00		
285 93	Glen Allan (*y compris arrérages)	*182 50		
47 11½	Glenannan (*y compris arrérages)	*31 70		
75 14	Glenarm (*y compris arrérages)	*54 00		
53 75	Glen Buell (*y compris arrérages)	*25 00		
29 39	Glenburnie (*y compris arrérages)	*13 50		
158 61	Glencairn (*y compris arrérages)	*59 00		
1,268 03	Glencoe (*y compris arrérages)	*512 00	18 00	40 00
38 06	Glen Colin (*y compris arrérages)	*24 00		
12 87	Glendonald	10 00		
19 66	Glendower	10 00		
24 81	Gleneden	10 00		
32 63	Glen Gordon	10 00		
98 87	Glen Huron (*y compris arrérages)	*34 50		
2 40	Gleuila (depuis le 1er mars 1880)	0 83		
27 09	Glen Major	18 00		
59 10	Glen Meyer	12 00		
255 94	Glenmorris	78 00		
73 69	Glennevis	38 00		
19 88	Glen Norman (*y compris arrérages)	*13 50		
31 50	Glen Oak (*y compris arrérages)	*17 00		
45 86	Glen Orchard	12 50		
46 17	Glen Robertson (*y compris arrérages)	*13 50		
35 89	Glenroy	16 00		
42 49	Glen Sandfield (*y compris arrérages)	*21 00		
44 39	Glenshee (*y compris arrérages)	*33 00		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
36 30	Glen Smail	10 00		
16 49	Glen Stewart	10 00		
115 27	Glen Tay (*y compris arrérages)	*61 50		
38 03	Glenvale	22 00		
64 68	Glen Walker	10 00		
8) 89	Glen Walter (*y compris arrérages)	*33 50		
220 80	Glen Williams (*y compris arrérages)	*81 50		
16 27	Glen Willow	10 00		
142 32	Goble's Corners (*y compris arrérages)	*61 00		
4,821 86	Goderich	1,616 00	120 00	200 00
72 60	Godfrey (*y compris arrérages)	*37 00		
27 60	Golden Lake	10 00		
31 26	Goldsmith (*y compris arrérages)	*20 50		
62 51	Goldstone	30 00		
61 38	Gooderham (*y compris arrérages)	*31 00		
339 38	Goodwood (*y compris arrérages)	*119 50		
316 99	Gordon (*y compris arrérages)	*168 69		
40 50	Gordon Mills (*y compris arrérages)	*17 00		
35 89	Gordonville (*y compris arrérages)	*27 50		
314 19	Gore Bay	76 00		
137 20	Gore's Landing	58 00		
88 81	Gormley	42 00		
514 53	Gorrie (*y compris arrérages)	*223 00		
58 15	Goshen	14 50		
5 32	Gosport	10 00		
47 72	Gourock	22 00		
51 51	Gowanstown	26 00		
28 78	Gower Point	12 00		
516 72	Grafton	178 00	30 00	
40 46	Grahamsville	26 00		
141 22	Grand Bend (*y compris arrérages)	*96 50		
14 00	Grant	10 00		
65 39	Grantley (*y compris arrérages)	*34 50		
403 61	Granton (*y compris arrérages)	*190 00	20 00	
15 00	Grass Hill	10 00		
38 60	Grassmere	10 00		
19 56	Gravel Hill	10 00		
1,430 70	Gravenhurst	368 00	32 00	40 00
39 88	Graystock (*y compris arrérages)	*19 00		
144 12	Greenbank (*y compris arrérages)	*57 00		
12 83	Green Bay	10 00		
55 16	Greenbush	28 00		
99 64	Greenfield (*y compris arrérages)	*40 00		
54 60	Greenock	28 00		
19 79	Green Point	10 00		
58 06	Green River (*y compris arrérages)	*39 50		
133 42	Greensville	68 00		
28 56	Green Valley	10 00		
11 21	Greenview	10 00		
122 95	Greenway	10 00		
184 67	Greenwood	66 00		
5 40	Gregory (depuis le 1er janvier 1880)	2 50		
21 34	Grenfell	10 00		
34 51	Gresham (*y compris arrérages)	*20 50		
3 24	Gretna	10 00		
15 98	Greysted	10 00		
104 43	Griersville (*y compris arrérages)	*61 00		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
42 96	Gribbin (*y compris arrérages)	*13 50		
46 38	Griffith	33 50		
1,029 83	Grimsby (*y compris arrérages)	*384 00	60 00	40 00
47 70	Grovesend (*y compris arrérages)	*21 50		
12,690 27	Guelph	3,220 00	400 00	
95 20	Guilds (*y compris arrérages)	*41 50		
14 32	Guthrie	10 00		
96 52	Guysborough (*y compris arrérages)	*35 00		
758 60	Hagersville (*y compris arrérages)	*401 50		
46 37	Hagerman's Corners (*y compris arrérages)	*27 50		
40 78	Haley Station	10 00		
28 27	Haldane Hill	10 00		
463 97	Haliburton (*y compris arrérages)	*174 50		
81 22	Halloway	44 00		
101 24	Hall's Bridge (*y compris arrérages)	*37 00		
15 70	Hall's Glen	10 00		
81 62	Hallville (*y compris arrérages)	*59 00		
6 34	Halston (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
49,882 15	Hamilton (salaires et dépenses indiqués ailleurs			
22 78	Hammond	14 00		
29 74	Hampden	10 00		
33 19	Hampshire Mills (*y compris arrérages)	*13 50		
28 22	Hampstead	20 00		
228 55	Hampton (*y compris arrérages)	*122 00		
24 21	Hanlan	10 00		
38 44	Hannan (*y compris arrérages	*17 50		
769 13	Hanover (*y compris arrérages)	*351 00	40 00	
9 76	Harcourt	10 00		
9 00	Hardinge	10 00		
20 78	Harkaway	10 00		
56 71	Harlem	22 00		
114 27	Harley (*y compris arrérages)	*44 50		
26 83	Harlock (*y compris arrérages)	*13 50		
16 16	Harlowe	10 00		
35 62	Harmony	16 00		
52 60	Harold	28 00		
42 77	Harper	16 00		
29 16½	Harpley (*y compris arrérages)	*15 50		
120 11	Harrietsville (*y compris arrérages)	*41 50		
144 85	Harrington, Ouest (*y compris arrérages)	*69 50		
194 56	Harrisburg	80 00	39 00	
110 15	Harrison's Corners (9 trimestres)	36 00		
2,806 56	Harriston	696 00	60 00	120 00
199 38	Harrow (*y compris arrérages)	100 50		
174 97	Harrowsmith	80 00		
111 24	Hartford (*y compris arrérages)	*46 50		
38 25	Hartington	12 00		
32 34	Hartley (*y compris arrérages)	13 50		
16 87	Hartman	12 00		
104 53	Harwich (*y compris arrérages)	*35 50		
51 97	Harwich Centre (*y compris arrérages)	*13 50		
161 92	Harwood	60 00		
1,022 70	Hastings (*y compris arrérages)	331 00		
23 85	Haultain	10 00		
59 40	Havelock (*y compris arrérages)	*19 50		

ETAT No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
750 42	Hawkesbury (*y compris arrérages)	*281 50		
94 43	Hawkestone	30 00	24 00	
353 88	Hawkesville (*y compris arrérages)	*142 00	16 00	
27 25	Hawley	14 00		
11 00	Hawthorne	10 00		
192 72	Hawtrey (*y compris arrérages)	*104 50	40 00	
125 02	Hay (y compris arrérages)	112 50		
13 18	Hay Bay	10 00		
57 70	Haydon (*y compris arrérages)	33 00		
27 51	Hayesland	16 00		
220 46	Haysville (*y compris arrérages)	*85 50		
44 54	Hayward's Falls (*y compris arrérages)	*13 50		
98 38	Haziedean (*y compris arrérages)	*39 00		
35 45	Headford	18 00		
19 29	Head Lake	10 00		
282 23	Heathcote (*y compris arrérages)	*92 50		
4 87	Heather	10 00		
100 00	Heckston	42 00		
192 74	Heidelburg (*y compris arrérages)	*90 00		
10 17	Hemlock (*y compris arrérages ; fermé 12 juillet '79)	*7 00		
177 43	Henderson (*y compris arrérages)	*48 50		
33 09	Hendrick	10 00		
121 59	Henfryn (y compris arrérages)	*51 50		
21 91	Henry (*y compris arrérages)	*15 50		
436 14	Hensall	140 00	28 00	
117 24	Hepworth (*y compris arrérages)	*37 00	4 00	
44 02	Hereward	18 00		
45 69	Hermon	10 00		
679 34	Hespeler	284 00		
32 41	Hiawatha	10 00		
11 38	High Falls	10 00		
31 23	Highfield (*y compris arrérages)	13 50		
205 29	Highgate (*y compris arrérages)	164 00		
97 74	Highland Creek	50 00		
40 51	Higginbotham	10 00		
164 21	Hillier	50 00	16 00	
12 00	Hillsborough	12 00		
320 88	Hillsburgh	106 00		
347 29	Hillsdale (*y compris arrérages)	*114 00	10 00	
57 40	Hill's Green	22 00		
23 53	Hilly Grove (*y compris arrérages)	*13 50		
163 93	Hilton	72 00		
17 47	Hinch	10 00		
38 33	Hintonburg (depuis le 1er août 1879)	6 67		
9 86	Hoasic	10 00		
6 12	Hoath Head	10 00		
17 37	Hobart	10 00		
44 33	Hockley (*y compris arrérages)	*26 00		
53 14½	Holbrook	52 00		
240 62	Holland Landing	106 00		
284 50	Hollen (*y compris arrérages)	*172 00		
43 1[illegible]	Holly (*y compris arrérages)	*17 00		
18 11	Holly Park	10 00		
125 62	Holmesville	30 00		
195 23	Holstein (*y compris arrérages)	*81 50		
51 06	Holt	24 00		
101 75	Holyrood	44 00		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
71 65	Homer	38 00		
125 32	Honeywood (*y compris arrérages)	*40 50		
53 10	Hoodstown	10 00		
13 39	Hope Bay	10 00		
6 56	Hopefield	10 00		
57 82	Hopetown	26 00		
173 62	Hopeville (*y compris arrérages)	*50 00		
151 50	Hornby do	*65 50		
286 69	Horning's Mills do	125 00		
9 83	Horseshoe Bridge	10 00		
4 33	Hotspur (depuis le 1er déc. 1879)	3 33		
157 47	Houghton	58 00		
39 74	Housey's Rapids	10 00		
6 78	Howe Island	10 00		
74 34	Humber	46 00		
568 44	Humberstone (*y compris arrérages)	*171 50		
13 18	Huntersville (fermé le 21 février 1880)	8 96		
72 59	Huntley (*y compris arrérages)	27 50		
583 63	Huntsville do	*263 00	24 00	
15 17	Hurdman's Bridge (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
14 28	Hurdville	10 00		
100 03	Huston (*y compris arrérages)	*45 50	16 00	
64 35	Huttonsville do	*24 00		
29 20	Hybla	10 00		
97 22	Hyde Park Corner	34 00		
73 27	Ida (*y compris arrérages)	*39 00		
186 02	Ilderton do	*27 00		
68 73	Ilfracombe	12 50		
19 10	Indian River	10 00		
6,550 71	Ingersoll (*y compris arrérages)	*1,734 00	360 00	240 00
32 14	Ingoldsby do	*19 00		
41 02	Inistioge	24 00		
193 00	Inkerman (*y compris arrérages)	*94 00		
234 04	Innerkip	70 00		
12 85	Innisfil	14 00		
59 36	Innisville	38 00		
308 32	International Bridge (*y compris arrérages)	*167 50		
90 50	Inverary	44 00		
13 91	Inverhaugh	10 00		
51 54	Inverhuron (*y compris arrérages)	*17 00		
281 07	Invermay do	*185 00		
166 49	Inwood do	*73 00		
213 67	Iona	148 00		
89 58	Iona Station (*y compris arrérages)	*66 36		
39 52	Irena	10 00		
1,627 39	Iroquois (5 trimestres, (*y compris arrérages)	*514 50	90 00	50 00
23 18	Islay	10 00		
171 08	Islington (*y compris arrérages)	*76 50		
32 29	Ivan (* do	*20 50		
68 42	Ivanhoe	30 00		
124 86	Ivy (*y compris arrérages)	*37 50		
48 08	Jackson	16 00		
36 82	Jaffa	10 00		
96 26	Jamestown (*y compris arrérages)	*34 00		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
126 59	Janetville (*y compris arrérages)	*86 00		
75 20	Jarratt's Corners do	*43 00		
960 37	Jarvis do	*439 00	50 00	40 00
193 25	Jasper do	*66 00		
173 40	Jerseyville do	*60 50		
18 28	Jack Vale	10 00		
37 12	Johnson	18 00		
13 52	Johnson's Mills	12 00		
19 34	Jones' Falls	10 00		
160 07	Jordan	106 00		
139 79	Jordan Station	46 00		
15 78	Juddhaven	10 00		
68 09	Jura (*y compris arrérages)	*30 00		
122 03	Kagawong do	45 00		
14 70	Kaladar	10 00	2 00	
147 81	Kars (*y compris arrérages)	56 50		
66 05	Katrine	20 00		
68 71	Keady (*y compris arrérages)	*37 00		
78 89	Kearney	10 00		
34 84	Keatsville	10 00		
341 10	Keenansville (*y compris arrérages)	*171 50		
303 68	Keene do	*150 00		
138 39	Kelvin do	72 50		
58 41	Kemble do	*17 50	4 00	
1,303 08	Kemptville do	*591 50	60 00	40 00
150 60	Kendal do	*66 50		
83 65	Kenilworth do	*33 50	30 00	
85 25	Kenmore do	*48 50		
10 00	Kennaway	10 00		
	Kennaway (comptes non reçus)			
84 68	Kent Bridge (*y compris arrérages)	71 00		
241 50	Kerrwood do	*113 00		
48 68	Kerry do	*24 50		
45 06	Kertch do	*23 00		
154 45	Keswick	60 00		
208 55	Kettleby (y compris arrérages)	93 50		
26 88	Keyser	12 00		
41 23	Khiva	10 00		
110 90	Kilbride (*y compris arrérages)	72 50		
9 66	Killaloe	10 00		
54 68	Kilbarney (*y compris arrérages)	*43 00	16 00	
58 75	Killean do	*28 50		
9 76	Killerby	10 00		
16 22	Killyleagh (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
18 45	Kilmanagh	16 00		
24 00	Kilmarnock	14 00		
28 10	Kilmartin	26 00		
23 87	Kilmaurs (*y compris arrérages)	*13 50		
174 18	Kilsyth do	*65 50	12 00	
26 18	Kimball	10 00		
77 21	Kimberley (*y compris arrérages)	*31 00		
138 70	Kinburn do	*59 50	6 00	
3,540 94	Kincardine	996 00	72 00	120 00
288 93	King (*y compris arrérages)	108 00	87 50	
44 71	King Creek do	51 00		

ETAT No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevée sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
42 44	Kinglake	10 00		
92 06	Kingsbridge (*y compris arrérages)	*41 50		
28 80	Kingsford	10 00		
72 09	Kingsmill (*y compris arrérages)	*50 98		
16,892 96	Kingston (Appointem. et dépenses entrés ailleurs)			
15 12	Kingston Mills	14 00		
667 12	Kingsville (*1 trimestre; discontinué)	248 00	*4 00	
39 55	Kinkora	20 00		
123 22	Kinloss (*y compris arrérages)	*59 00	16 00	
204 58	Kinlough do	*114 00		
440 15	Kinmount do	*256 50	8 00	
30 23	Kinnaird	10 00		
65 79	Kinsale (*y compris arrérages)	*47 00		
141 34	Kintail do	*60 50		
140 11	Kintore do	*63 00		
156 90	Kippen do	*86 00	20 00	
80 01	Kirby do	*54 00		
245 26	Kirkfield do	*110 50		
71 04	Kirkhill	32 00		
193 26	Kirkton (*y compris arrérages)	*76 50		
106 97	Kirkwall	42 00		
233 08	Klineburg (*y compris arrérages)	*96 00		
46 85	Klock's Mills do	*27 50		
...	Knapdale	10 00		
15 65	Knatchbull	10 00		
13 32	Kohler (*y compris arrérages)	*13 50		
206 33	Komoka	146 00		
20 00	Korah	10 00		
34 47	Kossuth (*y compris arrérages)	*15 50		
63 96	Lafontaine do	*19 50		
141 00	Laggan	44 00	24 00	
4 17	Lake Doré	10 00		
826 63	Lakefield (*y compris arrérages)	*454 50	20 00	
34 17	Lakehurst	10 00		
169 29	Lakelet (*y compris arrérages)	*47 50		
43 03	Lake Opinicon do	*24 50		
101 98	Lakeside	44 00		
13 65	Lake Tallowa (*y compris arrérages)	*13 50		
91 96	L'Amable do	*47 50		
70 45	L'Amaroux	26 00		
198 21	Lambeth (*y compris arrérages)	*88 00		
107 41	Lambton Mills do	*51 50		
29 61	Lamlash do	*13 50		
16 20	Lamon	10 00		
667 76	Lanark (*y compris arrérages)	*295 50	32 00	
131 90	Lancaster	50 00		
37 97	Lancelot	10 00		
60 24	Lanes (*y compris arrérages)	*27 50		
71 40	Lang	34 00		
66 85	Langford (*y compris arrérages)	*31 00		
63 60	Langside	22 00		
30 29	Langstaff	10 00		
321 04	Langton (*y compris arrérages)	*174 50		
380 24	Lansdowa do	*202 00		
78 03	Lansing	42 00		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
21 73	Largie	16 00		
58 18	LaSalette (*y compris arrérages)	*24 00		
141 00	Laskay do	*67 00		
29 97	Latimer do	*17 00		
88 93	Latona	44 00	16 00	
100 27	Laurel (*y compris arrérages)	*49 50	10 00	
7 37	Lavant	10 00		
51 54½	Lavender (*y compris arrérages)	*34 50		
93 50	Lawrence Station do	*39 00		
12 81	Layton	10 00		
74 08	Leadbury (*y compris arrérages)	*55 50		
1,390 61	Leamington do	*638 00	60 00	*70 00
67 44	Leaskdale	32 00		
61 81	Lebanon	14 00		
1,000 98	LeBreton Flats	283 71		
62 07	Lefaivre	12 94		
251 31	Lefroy (*y compris arrérages)	*155 50	16 00	
16 14	Leinster (depuis le 1er mai 1879)	9 17		
74 67	Leith (*y compris arrérages)	*39 50		
1 77	Lemieux	10 00		
82 21	Lemonville (*y compris arrérages)	*32 00		
14 20	Lennox do	*13 50		
104 99½	Leskard	50 00		
167 51	Leslie (*y compris arrérages)	*99 50		
70 71	Lethbridge do	*27 50		
10 75	Letterkenny	10 00		
91 80	Lieury (*y compris arrérages)	*47 00		
51 42	Lifford do	*40 50		
95 38	Limehouse	42 00		
25 39	Lime Lake	12 00		
64 56	Linden Valley (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
5,406 23	Lindsay	1,800 00	200 00	230 00
37 20	Linton	18 00		
305 18	Linwood (*y compris arrérages)	*125 00		
105 67	Lion's Head do	*48 50		
17 31	Lisbon	10 00		
19 03	Lisburn	10 00		
441 70	Lisle (*3 trimestres)	70 00	*7 50	
3,196 92	Listowel	894 00	120 00	120 00
395 39	Little Britain (*y compris arrérages)	*172 00	10 00	
242 64	Little Current do	*110 00	24 00	
126 94	Little Rideau	28 00		
91 34	Liverpool Market (*y compris arrérages)	*66 00		
202 27	Lloydtown	88 00		
94 71	Lobo	52 00		
55 53	Lochalsh (*y compris arrérages)	*17 00		
37 87	Loch Garry	32 00		
145 19	Lochiel (*y compris arrérages)	*70 00	18 00	
37 21	Lochinvar	22 00		
45 05	Loch Winnock (*y compris arrérages)	*13 50		
2 59	Locksley (fermé le 20 décembre 1879)	7 16		
39 57	Lockton (*y compris arrérages)	*23 00		
58 00	Lockville	10 00		
37 25	Lodi	10 00		
63 87	Logierait (*y compris arrérages)	*28 50		
140 03	Lombardy do	*45 50		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
367 58	Londesborough (*y compris arrérages)	*172 00		
35,804 90	London (salaires et dépenses indiqués ailleurs)			
1,144 22	London East (*y compris arrérages)	*476 25		
203 79	Longford Mills	40 00		
21 68	Long Lake	10 00		
35[illegible] 35	Longwood (*y compris arrérages)	*122 50		
1[illegible]7 [illegible]8	Longwood Station do	*83 00	6 00	
129 86	Lonsdale	52 00		
36 80	Loretto (*y compris arrérages)	*28 00		
757 06	L'Orignal do	*351 50	48 00	
59 80	Lorne do	*39 00		
140 89	Lorneville do	*41 00		
24 05	Lorraine	10 00		
81 61	Lotus (*y compris arrérages)	*35 00	4 00	
300 66	Loughborough do	*163 50	24 00	
104 64	Louisville	42 00		
14 79	Lourdes	10 00		
15 44	Lovat	10 00		
14 25	Lovering	10 00		
70 60	Lowbanks (*y compris arrérages)	*26 00		
129 63	Lowville (3 trimestres, *y compris arrérages)	*67 50	12 00	
1,064 03	Lucan	388 00	170 00	80 00
1,631 77	Lucknow	676 00	40 00	79 99
30 58	Lumley	16 00		
138 75	Lunenburg (*y compris arrérages)	*70 50		
20 12	Lurgan	10 00		
391 24	Luther (*y compris arrérages)	*142 00	16 00	
53 03	Luton	32 00		
13 24	Luttrell	10 00		
507 17	Lyn	232 00		
203 34	Lynden	118 00		
140 34	Lyndhurst (*y compris arrérages)	*58 50		
302 86	Lynedoch do	*155 00	32 00	
43 85	Lynn Valley do	*20 50		
73 19	Lynnville	24 00		
97 14	Lyons (*y compris arrérages)	*41 50		
47 00	McCrimmon do	*20 50		
131 93	McDonald's Corners	62 00		
262 91	McGillivray (*y compris arrérages)	*166 00	14 00	
95 66	McGregor do	*34 50		
35 53	McIntosh Mills do	*13 50		
90 54	McIntyre do	*30 50		
17 26	McIver	10 00		
203 21	McKellar (*y compris arrérages)	*60 50		
114 54	Maberly do	*42 50		
16 35	Macbeth	10 00		
34 00	Macton (*y compris arrérages)	*15 50		
32 06	Macville do	*23 00		
1,560 44	Madoc do	*470 50	80 00	
560 34	Magnetawan do	*159 00		
160 00	Maidstone	60 00		
205 54	Maitland	102 00		
33 63	Malakoff	10 00		
86 12	Malcolm (*y compris arrérages)	*47 50		
367 99	Mallorytown do	*166 50	24 00	

ETAT No 3 A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N. B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
22 43	Malone	10 00		
33 13	Malta (*y compris arrérages)	*27 50		
142 85	Malton (do †3 trimestres)	72 00	†3 00	
107 76	Malvern	44 00		
167 56	Manchester	84 00		
111 88	Mandamin	58 00		
351 64	Manilla (*y compris arrérages)	*181 50		
107 17	Manilla Station	18 00		
470 25	Manitowaning (*y compris arrérages)	*323 00	16 00	
62 95	Mannheim	22 00		
335 92	Manotick (*y compris arrérages)	*142 50		
73 84	Mansewood do	*13 50		
115 27	Mansfield do	*67 00		
251 77	Maple ds	*99 00		
78 12	Maple Hill do	*44 00		
22 66	Maple Lodge do	17 00		
68 34	Mapleton do	*27 50		
55 50	Maple Valley do	*43 00		
75 09	Maplewood do	*28 50		
10 82	Mar	10 00		
23 47	Marathon	12 00		
16 13	Marble Rock	10 00		
32 88	March	16 00		
29 06	Marchmont	14 00		
46 35	Marden	22 00		
1,059 20	Markdale (*y compris arrérages)	*431 00	20 00	
1,051 69	Markham	386 00	60 00	
68 77	Marksville (*y compris arrérages)	*38 00		
65 50	Marlbank do	*19 50		
18 97	Marmion	10 00		
486 28	Marmora (*y compris arrérages)	*207 50	12 00	
42 06	Marnoch	20 00		
21 40	Marsh Hill	10 00		
115 43	Marshville	58 00		
22 32	Marston	10 00		
85 06	Marsville	38 00		
478 19	Martintown (*y compris arrérages)	*206 50		
78 27	Marvelville	20 00		
121 45	Marysville	50 00		
43 96	Masonville	*19 50		
45 76	Massie	18 00		
22 81	Matawatchan	10 00		
15 90	Matlock	10 00		
325 61	Mattawa (*y compris arrérages)	*249 50		
44 89	Mattawin (fermé le 8 janvier 1879)	13 59		
277 93	Maxwell (*y compris arrérages)	*91 50		
38 66	Mayerville do	*19 00		
61 40	Mayfair do	*34 00		
46 90	Mayfield	20 00		
8 78	Maynard	10 00		
126 90	Maynooth (*y compris les arrérages)	*61 50		
268 42	Meadowvale (*y compris les arrérages)	*115 00		
2,756 72	Meaford	766 00	32 00	120 00
62 59	Mecunoma	10 00		
40 60	Medina	16 00		
60 48	Medonte (*y compris arrérages)	*30 00		

ETAT No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
68 38	Melanethon	28 00		
22 21	Melissa	10 00		
47 99	Melrose (3 trimestres)	24 00		
36 78	Melville	18 00		
94 62	Menie	40 00		
8 40	Menomonee	10 00		
31 13	Merivale	16 00		
202 00	Merlin (*y compris arrérages)	*54 00		
1,085 04	Merrickville do	*583 00		40 00
463 99	Merritton do	*228 00		
343 13	Metcalfe do	*172 50	24 00	
28 73	Metropolitan do	*27 50		
6 06	Metz	10 00		
43 15	Meyersburg (*y compris arrérages)	*19 50		
74 59	Michael's Bay do	31 00		
30 22	Michipicoton River do	*42 00		
15 75	Micksburg	10 00		
55 48	Middlemarch (*y compris arrérages)	*23 00		
152 08	Middlemiss do	*58 00		
136 42	Middleville	54 00		
71 86	Midhurst (*y compris arrérages)	*44 50		
523 55	Midland do	*188 00		
24 16	Mid Lothian do	*17 00		
57 60	Milburn do	*26 50		
770 81	Mildmay do	*332 50		
286 60	Milford do	*115 00		
400 01	Millbank do	*220 50		
71 15	Mill Bridge do	*38 00		
1,497 96	Mill Brook	488 00	96 00	60 00
186 03	Mille Roches	130 00	28 00	
50 87	Mill Grove	22 00		
59 49	Mill Haven	36 00		
17 36	Milliken	16 00		
1,598 82	Mill Point (*y compris arrérages)	*471 50		
21 20	Milnesville	12 00		
1,654 50	Milton	672 00	48 00	40 00
450 04	Milverton (*y compris arrérages)	*207 00		
39 19	Mimico	22 00		
60 40	Mimosa	36 00		
567 51	Minden (*y compris arrérages)	261 50		
184 82	Minesing do	*47 50		
60 36	Mississippi Station	10 00		
3,044 56	Mitchell	892 00	60 00	120 00
34 69	Mitchell's Bay (*y compris arrérages)	*17 00		
74 84	Mitchell Square do	*48 50		
32 17	Moffat	18 00		
252 58	Mohawk	125 50		
43 12	Mohr's Corners	26 00		
56 62	Moira	24 00		
145 22	Molesworth (*y compris arrérages; †3 trimestres)	*69 00	†3 00	
17 96	Monck	10 00		
63 41	Monckland	24 00		
17 83	Moncrief	10 00		
5 40	Moneymore	10 00		
51 45	Mongolia	24 00		
257 98	Monkton	100 00		

Etat No 3.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers combustible et éclairage
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
81 64	Mono Centre (*y compris arrérages)	*38 50		
273 64	Mono Mills do	*117 00	20 00	
254 88	Mono Road Station do	*167 50		
11 85	Monsell	10 00		
15 05	Montague	10 00		
16 65	Monteagle Valley	10 00		
17 75	Monticello	10 00		
34 14	Montrose	16 00		
304 70	Moore	192 00		
612 04	Moorefield (*y compris arrérages)	*321 50	8 00	
28 80	Moore's Falls	10 00		
32 75	Mooresville (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
80 32	Moose Creek	34 00		
37 01	Moray	24 00		
129 94	Morewood (*y compris arrérages)	*52 00		
61 72	Morganston	26 00		
10 00	Morley	10 00		
89 80	Morningdale Mills (*y compris arrérages)	33 50	16 00	
640 25	Morpeth (* 1 trimestre, discontinué)	240 00	4 00	
44 14	Morrisbank	24 00	16 00	
2,682 85	Morrisburg	694 00	120 00	60 00
157 21	Morriston	68 00		
96 74	Morton	46 00		
43 48	Morven	16 00		
71 06	Mosborough (*y compris arrérages)	*17 00		
69 34	Moscow	20 00		
3 55	Mosside (depuis le 1er mars 1880)	0 83		
54 59	Mossley	24 00		
65 14	Motherwell	30 00		
249 37	Moulinette (*y compris arrérages)	*93 00		
35 66	Moulton Station	12 00		
30 21	Mountain Grove	14 00		
28 72	Mountain View	22 00		
354 01	Mount Albert (*y compris arrérages)	*133 00		
39 74	Mount Albion	13 00		
357 73	Mount Brydges	140 00	19 50	
45 37	Mount Charles	24 00		
240 12	Mount Elgin	96 00		
2,990 71	Mount Forest	826 00	80 00	120 00
66 34	Mount Healy (*y compris arrérages)	44 00		
27 00	Mount Horeb	12 00		
9 00	Mount Irwin	10 00		
152 66	Mount Pleasant (*y compris arrérages)	*57 00		
45 57	Mount St. Louis do	*33 50		
25 53	Mount St. Patrick	14 00		
43 11	Mount Salem	22 00		
36 70	Mountsberg	20 00		
64 09	Mount Sherwood (*y compris arrérages)	*17 50		
160 74	Mount Vernon do	*69 00		
21 76	Mount Wolf do	*13 50		
162 00	Muir Kirk	46 00		
7 50	Mulgrave	10 00		
39 98	Mulmur (*y compris arrérages)	*42 50		
116 97	Muncey do	*8 50		
50 40	Munroe's Mills do	*17 00		
66 18	Munster do	*32 50		

ETAT No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario' pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
16 22	Murdoch	10 00		
116 02	Murray	38 00		
45 66	Murvale	34 00		
69 37	Muskoka Falls	38 00	16 00	
48 30	Muskoka Mills (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
44 69	Musselburg	10 00		
5 81	Myrehall	10 00		
217 00	Myrtle (*y compris arrérages)	*108 00	4 00	
55 27	Nairn	56 00		
214 03	Nanticoke (*y compris arrérages)	*98 50		
5,165 65	Napanee	1,528 00	160 00	200 00
84 83	Napanee Mills (*y compris arrérages)	*30 50		
172 74	Napier	74 00		
18 25	Napperton	14 00		
152 63	Nassagaweya	64 00	8 00	
29 61	Navan (*y compris arrérages)	*15 50		
121 48	Nelles' Corners (*y compris arrérages)	*37 00		
103 36	Nelson (*y compris arrérages)	*61 50	16 00	
179 06	Nenagh (*y compris arrérages)	*101 00		
24 61	Netherby	26 00		
476 15	Neustadt (*y compris arrérages)	*118 00		
38 12	Newark	22 00		
27 82	Newbliss	10 00		
533 93	Newboro' (*y compris arrérages)	*332 00		
21 24	Newboyne	12 00		
117 12	Newbridge (*y compris arrérages)	*50 00		
546 83	Newburgh (5 trimestres; *y compris arrérages)	*235 50		
658 30	Newbury	*275 50	24 50	
1,379 47	Newcastle	470 00	24 00	60 00
64 96	Newcombe Mills (*y compris arrérages)	*44 50		
25 28	New Dublin	10 00		
391 30	New Dundee	128 00		
127 10	New Durham	60 00		
388 33	New Edinburgh	186 00		
31 06	New Germany (depuis le 1er septembre 1879)	5 83		
1,524 50	New Hamburg (*y compris arrérages)	*467 50	24 00	*70 00
18 97	Newholm	10 00		
227 83	Newington (*y compris arrérages)	*80 50		
408 77	New Lowell (*y compris arrérages)	*147 00		
2,596 91	Newmarket	688 00	72 00	80 00
34 80	Newport	16 00		
10 01	New Ross	10 00		
160 17	Newry (*y compris arrérages)	*85 50	12 00	
233 90	Newry Station (*y compris arrérages)	*128 00		
95 48	New Sarum (*y compris arrérages)	*39 50	16 00	
123 55	Newton Brook (*y compris arrérages)	*60 50		
164 78	Newton Robinson (*y compris arrérages)	*65 00		
1,212 26	Niagara	468 00	72 00	120 00
69 20	Nicolston (*y compris arrérages)	*48 50	3 00	
78 81	Nile	30 00		
127 35	Nilestown	64 00		
134 17	Nipissingan (*y compris arrérages)	*27 50		
24 91	Nissouri	16 00		
26 80	Nithburg (*y compris arrérages)	*13 50		
146 85	Nixon (7 trimestres)	59 50		

ETAT No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
33 43	Nober (*y compris arrérages)	*24 00		
171 17	Nobleton	78 00	3 00	
168 81	Norham (*y compris arrérages)	*65 50		
151 09	Norland do	*48 00	16 00	
38 34	Normandale	20 00		
262 21	North Augusta (*y compris arrérages)	*117 00		
86 89	North Bruce do	*35 00		
81 20	North Buxton do	*42 50		
20 90	Northcote	10 00		
30 43	Northfield (5 trimestres)	15 00		
23 96	Northfield Centre (*y compris arrérages)	*17 00		
37 41	North Glanford	18 00		
247 91	North Gower (*y compris arrérages)	*188 00		
105 39	North Keppel do	*39 50		
164 50	North Lancaster do	*53 00		
15 12	North Mountain	16 00		
32 62	North Pelham (*y compris arrérages)	*19 50		
285 27	North Port do	*146 00		
78 84	North Ridge	38 00		
26 00	North Seguin	10 00		
29 99	North Seneca	20 00	6 00	
10 50	North Valley	10 00		
132 25	North Williamsburg	68 00		
48 25	North Winchester	16 00		
60 23	Northwood (depuis le 1er mai 1879)	15 50		
284 84	Norval (*y compris arrérages)	*101 50		
46 42	Norway	24 00		
1,608 47	Norwich (*y compris arrerages ; † 1 trimestre discontinué)	*443 00	†4 00	40 00
1,018 52	Norwood (*y compris arrérages)	*476 00	48 00	
323 47	Nottawa do	*194 00		
10 00	Oak Hill	10 00		
101 28	Oakland	76 00	27 00	
66 72	Oak Ridges (*y compris arrérages)	*53 50		
1,634 77	Oakville	476 00	32 00	60 00
482 74	Oakwood (*y compris arrérages)	*225 00		
2 07	Oates	10 00		
38 94	Oban	16 00		
10 42	Ochil (*y compris arrérages)	*13 50		
349 63	Odessa do	*147 00	72 00	
80 09	Offa	36 00		
78 03	Ogemah (*y compris arrérages)	*38 00		
27 94	Ohsweken do	*20 50		
132 71	Oil City	44 00		
246 15	Oil Springs	142 00		
29 12	Oldcastle	10 00		
44 63	Oldfield (*y compris arrérages)	*20 50		
3 95	Old Montrose	10 00		
110 15	Olinda (*y compris arrérages	*38 50		
28 04	Oliphant	10 00		
14 81	Oliver	10 00		
70 43	Omagh (*y compris arrérages)	*45 00		
825 54	Omemee do	*344 50	16 00	40 00
50 86	Ompah do	*54 00		
33 50	Oneida	42 00		

ETAT No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts		$ cts.	$ cts.	$ cts.
158 74	Onondaga	70 00		
3,063 01	Orangeville (*y compris arrérages)	934 00	72 00	*240 00
133 98	Orchard do	*57 00	12 00	
30 76	Oriel do	*24 00		
4,363 95	Orillia	1,094 00	150 00	160 00
43 30	Orkney	10 00		
44 85	Orleans (*y compris arrérages)	*26 50		
78 05	Ormond do	*34 50		
781 00	Orono do	*295 00		
85 59	Orwell	82 00		
71 90	Osaca (*y compris arrérages)	*38 00		
38 85	Osborne do	*45 00		
150 12	Osceola do	*71 50		
5,199 27	Oshawa	1,422 00	80 00	200 00
25 00	Osman	10 00		
53 78	Oso Station	10 00		
80 42	Ospringe	26 00		
15 29	Ossian	10 00		
43 18	Ostrander (*y compris arrérages)	*20 50		
28,573 01	Ottawa (appoint et dépenses entrés ailleurs)			
582 50	Otterville (*y compris arrérages) † trim. discont.	*315 50	†3 00	
39 22	Oungah (*y compris arrérages)	*30 00	12 00	
52 47	Oustic	28 00		
53 68	Ouvrey (y compris arrérages)	*20 50		
5 11	Overton	10 00		
4,510 74	Owen Sound	1,296 00	160 00	160 00
69 24	Oxenden (*y compris arrérages)	*35 00		
36 28	Oxford Centre	16 00		
225 00	Oxford Mills (*y compris arrérages)	*112 50	12 00	
47 75	Oxford Station	22 00		
159 49	Oxley (*y compris arrérages)	*52 50		
118 00	Oznabruck Centre (*y compris arrérages)	*47 50		
72 46	Painswick	20 00		
2,376 77	Paisley (*y compris arrérages)	*1,086 00	72 00	*180 00
857 08	Pakenham do	*338 50	24 00	
252 83	Palermo do	*81 00	16 00	
78 33	Palgrave do	*35 00	14 00	
25 66	Palmer Rapids	14 00		
1,320 30	Palmerston	390 00		40 00
124 63	Palmyra	44 00		
46 80	Panmure	18 00		
119 54	Parham (*y compris arrérages)	*41 50	8 00	
2,942 44	Paris	758 00	80 00	160 00
583 03	Paris Station (*y compris arrérages)	*204 00	24 00	
262 11	Parkdale do	*52 00		
107 67	Parker do	*39 50		
18 87	Park Head	10 00		
2,011 64	Park Hill	730 00	120 00	120 00
24 43	Parma	14 00		
279 89	Parry Harbor	142 67		
885 88	Parry Sound (*y compris arrérages)	*310 00	50 00	
79 77	Patillo do	*35 50		
250 11	Patterson do	*106 50		
20 62	Paudash	10 00		
25 82	Peabody (*y compris arrérages)	*13 50		

ETAT No 3, A—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
10 55	Pearceley	10 00		
8 40	Peebles (*y compris arrérages)	*13 50		
25 32	Peepabun	10 00		
36 24	Pefferlaw (*y compris arrérages)	*19 50		
49 41	Pelee Island (depuis le 1er septembre 1879)	5 83		
9 11	Pelham Union	10 00		
3,027 94	Pembroke	912 00	220 00	160 00
145 54	Pendleton (*y compris arrérages)	*60 50		
1,262 71	Penetanguishene do	*498 00		*70 00
16 47	Pentland	10 00		
49 43	Penville	26 00		
31 77	Perch Station	14 00		
53 11	Perm (*y compris arrérages)	*27 50		
25 62	Perretton	12 00		
89 52	Perrytown (*y compris arrérages)	*29 50		
3,594 49	Perth	942 00	120 00	160 00
66 25	Perth Road (*y compris arrérages)	*69 00		
19 97	Petewawa	16 00		
7,889 70	Peterborough	2,192 00	200 00	240 00
100 60	Petersburg (*y compris arrérages	*57 00	80 00	
14 59	Peterson's Corners	10 00		
35 91	Petersville (bureau interm. jusqu'au 31 déc. 1879)	17 50		
69 00	Petherton	30 00		
2,788 06	Petrolea	886 00		160 00
7 07¾	Petworth (fermé le 30 juin 1879)	3 50		
46 13	Phelpston	14 00		
103 53	Philipsburg, West	38 00		
24 98	Philipston	12 00		
109 21	Philipsville (*y compris arrérages)	*50 50		
605 45	Pickering do	*261 00		
3,524 28	Picton	976 00	120 00	160 00
20 44	Pike Bay	10 00		
29 42	Pine Dale (*y compris arrérages)	*24 50		
113 98	Pine Grove	64 00		
69 56	Pine Orchard (*y compris arrérages)	*36 50		
95 39	Pine River do	*41 00		
256 61	Pinkerton do	*118 50		
12 16	Pitt's Ferry	10 00		
29 32	Pittston (*y compris arrérages)	*13 50		
106 34	Plainfield do	*43 00	6 00	
86 11	Plainville do	*32 50		
370 86	Plantagenet	146 00	40 00	
737 65	Plattsville (*y compris arrérages)	*351 50		
71 17	Playfair	14 00		
22 60	Pleasant Valley (*y compris arrérages)	*17 00		
69 56	Plevna do	*50 50		
46 35	Plum Hollow do	*51 00		
70 44	Point Alexander do	*37 50		
11 80	Pointe aux Pins	10 00		
749 16	Pointe Edouard (*y compris arrérages)	*422 00		
9 98	Pointe Kaye	10 00		
0 09	Pointe Petre	10 00		
22 41	Pointe Traverse	12 00		
21 93	Poland	10 00		
28 42	Pomona (*y compris arrérages)	*17 00		
82 22	Ponsonby	36 00		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
76 11	Poole (*y compris arrérages)	*40 50		
123 91	Port-Albert	36 00		
63 96	Port-Bruce	24 00		
705 08	Port-Burwell	354 00	72 00	
243 79	Port-Carling (*y compris arrérages)	*91 50		
45 65	Port-Cockburn do	*24 00		
1,688 90	Port-Colborne	542 00	60 00	40 00
150 38	Port-Credit (*y compris arrérages)	*82 00		
505 93	Port-Dalhousie	238 00		
1,210 69	Port-Dover	350 00		40 00
1,763 51	Port-Elgin (*y compris arrérages)	588 00	24 00	*120 00
58 83	Port-Elmsley	24 00		
43 61	Porter's Hill	32 00		
21 89	Port-Franks	10 00		
36 13	Port-Granby	20 00		
28 30	Port-Hoover	10 00		
6,275 79	Port-Hope	1,820 00	240 00	240 00
263 41	Port-Lambton	94 00		
112 75	Portland	40 00		
44 43	Port-Maitland	30 00		
26 00	Port-Nelson	24 00		
2,440 14	Port-Perry	794 00	24 00*	80 00
491 46	Port-Robinson (5 trimestres)	217 50		
815 18	Port-Rowan (*y compris arrérages)	*394 50	50 00	
89 36	Port-Royal	40 00		
140 84	Port-Ryerse	76 00		
77 03	Portsmouth	34 00		
879 16	Port-Stanley	328 00		
200 15	Port-Sydney (*y compris arrérages)	*113 00		
11 00	Port-Talbot	10 00		
19 35	Port-Union	12 00		
35 35	Pottageville (*y compris arrérages)	*13 50		
11 53	Powell do	*18 00		
3,294 09	Prescott	944 00	460 00	200 00
127 91	Presqu'Isle (*y compris arrérages)	*64 50		
1,053 84	Preston do	*409 50	36 00	40 00
44 37	Price's Corners do	*26 00		
524 96	Priceville do	*201 50		
114 29	Primrose do	*55 00	8 00	
245 53	Prince Albert	134 00		
501 45	Princeton (*y compris arrérages)	*187 50		
49 57	Prinyer do	*35 00		
64 12	Prospect do	*37 00		
89 25	Providence Bay	10 00		
11 52	Purdy	10 00		
13 13	Purple Grove	10 00		
45 72	Purpleville	16 00		
132 75	Puslinch (*y compris arrérages)	*44 50	8 00	
67 26	Putnam	42 00		
55 65	Queen Hill (*y compris arrérages)	*34 50		
129 13	Queensborough do	*37 50		
232 36	Queenston do	*99 50		
308 67	Queensville do	*144 50	10 00	
89 65	Raglan	52 00		

ETAT No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
10 67	Railton	14 00		
69 16	Rainham	32 00	8 00	
82 15	Rainham Centre	38 00		
57 55	Rama	22 00		
10 72	Ramsay's Corners (*y compris arrérages)	*27 50		
57 85	Randwick do	*17 50		
40 74	Ranelagh do	*17 50		
25 09	Rankin	10 00	6 00	
11 65	Raper	10 00		
36 88	Rathburn (*y compris arrérages)	*20 50		
205 30	Ratho do	*117 50		
139 97	Ravenna do	*33 50		
12 97	Ravenscliffe	10 00		
72 59	Ravenshoe (*y compris arrérages)	*31 50		
89 37	Ravenswood do	*61 00		
29 21	Raymond	16 00		
48 17	Reaboro'	18 00		
65 96	Read	30 00		
47 80	Reading	24 00		
49 50	Reay	10 00		
19 45	Redickville (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
101 77	Rednersville	42 00		
21 97	Red Rocks	32 00		
5 50	Red Wing (depuis le 18 février 1880)	1 25		
48 71	Relessey (*y compris arrérages)	*19 00		
26 03	Renforth	12 00		
1,815 98	Renfrew	580 00	40 00	60 00
32 24	Renton (*y compris arrérages)	*19 00		
36 85	Renton Station do	*30 80	4 00	
21 84	Restoule	10 00		
128 94	Riceville (*y compris arrérages)	*57 00	12 00	
768 66	Richmond Hill do	*293 50		
267 89	Richmond Ouest do	*108 50		
16 82	Richview do	*13 50		
192 23	Richwood	68 00		
1,975 57	Ridgetown (*y compris arrérages	*670 00		*105 00
130 07	Ridgeville do	*74 00		
530 62	Ridgeway do	*201 00	32 00	
21 25	Rimington	10 00		
156 07	Ringwood	58 00		
156 82	Riverbank (*y compris arrérages)	*69 50		
150 86	Riversdale	58 00		
68 50	Riverstown (*1 trimestre, discontinué)	30 00	*1 00	
1,240 19	Rivière Raisin (5 trimestres, *y compris arrérages, †1 trimestre)	*365 00	300 00	†10 00
81 03	Roach's Point	40 00		
99 16	Roblin (*y compris arrérages)	*41 50		
15 63	Rob Roy	10 00		
159 35	Rochesterville	72 00		
50 00	Rockford	28 00		
133 84	Rockingham (*y compris arrérages)	*70 00	36 00	
232 53	Rockland do	*92 00		
124 69½	Rockliffe do	*41 12		
71 98	Rocklin do	44 50		
50 85	Rockport	24 00		
28 81	Rockside	14 00		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevée sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
147 15	Rockton (*y compris arrérages)	*74 00	16 00	
11 61	Rock Village	10 00		
563 13	Rockwood (*y compris arrérages)	*285 50		
118 03	Rodgerville	80 00		
480 67	Rodney (*y compris arrérages)	*220 50		
14 54	Roebuck	10 00		
20 05	Romilly	10 00		
112 88	Romney (*y compris arrérages)	*41 50		
1,090 12	Rondeau do	*442 00	120 00	40 00
90 47	Rondeau Harbor	24 00		
60 18	Ronson (*y compris arrérages)	*49 50		
16 89	Rosebank (3 trimestres, *y compris arrérages)	*10 50		
23 52	Rosedale	18 00		
16 69	Rosedene	14 00		
40 62	Rosehall (*y compris arrérages)	*19 50		
371 47	Rosemont do	*254 00	28 00	
144 95½	Roseneath	47 58		
11 96	Rosetta	10 00		
113 99	Roseville	32 00		
143 28	Roslin (*y compris arrérages)	48 00	*7 00	
11 49	Ross (*2 trimestres, discontinué)	10 00	*16 00	
323 10	Rosseau (*y compris arrérages)	*104 00	80 00	
111 83	Rossmore do	*34 50		
79 68	Rossmount do	*38 00		
25 95	Rostock (depuis le 1er mai 1879)	9 16		
10 33	Rothes (depuis le 1er décembre 1879)	3 33		
332 15	Rothsay	113 00		
8 18	Rouge Hill	10 00		
6 97	Round Lake (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
31 69	Round Plains (*y compris arrérages)	*21 50		
18 33	Rowan Mills	10 00		
10 82	Rowena (depuis le 1er janvier 1880)	2 50		
84 25	Rugby (*y compris arrérages)	*39 00	16 00	
39 76	Ruscom River	22 00		
50 27	Russeldale (*y compris arrérages)	*23 50		
343 13	Russell do	210 50	24 00	
70 47	Rutherford do	*27 50		
221 95	Ruthven	71 00		
47 35	Ryckman's Corners	26 00		
37 98	Rye	10 00		
16 56	Rylstone	10 00		
74 80	St. Agatha	48 00		
30 59	St. Albert (depuis le 1er août 1879)	6 67		
83 68	St. Andrews	42 00		
82 37	St. Anns	46 00		
11,191 66	St. Catharines	3,050 00	96 00	480 00
128 74	St. Clements	36 00		
191 40	St Davids (*y compris arrérages)	*93 50		
295 25	St. Eugene do	*129 00		
736 68	St. George, Brant do	*303 00		
186 52	St. Helens do	*83 50		
24 11	St. Ives	16 00		
351 07	St. Jacobs (*y compris arrerages)	*149 00		
98 77	St. James' Park (un bur. interm. jusq. 30 juin 1879)	41 50		
26 97	St. Johns, West	12 00		

Etat No 3, A—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N. B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
119 66	St. Joseph's Island (*y compris arrérages)	*66 00		
12 49½	St. Lawrence	10 00		
4,006 55	St Marys (*y compris arrérages)	1,212 00	80 00	*200 00
14 00	St. Ola do	*13 50		
42 16	St. Paul's Station do	*17 00		
57 37	St. Raphael, Ouest	34 00		
8,705 92	St Thomas, Ouest	2,116 00	120 00	320 00
301 76	St Williams (*y compris arrérages)	*179 50		
14 13	Sable	10 00		
5 15	Sable River	10 00		
60 21	Saintfield (*y compris arrérages)	48 00		
238 62	Salem do	*124 50		
90 98	Salford	64 00		
13 37	Salmon Point (fermé le 31 juillet, et rouvert le 1er novembre 1879)	7 50		
74 47	Salmonville (*y compris arrérages)	*37 50	6 00	
63 96	Saltford	10 00		
93 55	Sandford (*y compris arrérages	*39 50		
124 80	Sandhill	52 00		
56 22	Sandhurst	26 00		
208 76	Sand Point.	126 00	120 00	
514 76	Sandwich (*1 trimestre, discontinué)	290 00	*12 00	80 00
17 04	Sarepta	16 00		
14 11	Sarginson	10 00		
5,420 18½	Sarnia (*y compris allocation spéciale)	1,820 00	*400 00	240 00
25 96	Sarsfield	10 00		
740 56	Saugeen (*y compris arrérages)	*394 50	80 00	
647 23	Sault Ste. Marie do	*312 50	48 00	48 00
73 07	Scarboro'	42 00		
94 16	Scarboro' Junction (*y compris arrérages)	*51 00		
688 60	Schomberg do	*297 50		
43 15	Scone (*surplus antérieurement porté à son avoir)	15 50		
18 78	Scotch Block (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
36 97	Scotia (*y compris arrérages)	*24 00		
216 31	Scotland do	*131 50		
38 12	Scugog do	*20 50		
4,062 89	Seaforth	1,114 09	100 00	160 00
175 29	Seagrave (*y compris arrérages)	*20 00		
52 76	Seaton do	*13 50		
82 90	Sebright do	*41 50		
450 22	Sebringville do	*190 50	20 00	
214 18	Seeley's Bay do	*143 50	20 00	
21 36	Seely do	*17 00		
113 16	Seguin Falls do	*63 00		
118 70	Selby do	*45 50		
331 95	Selkirk do	*182 50	4 00	
87 06	Selton do	*42 50		
67 22	Selwyn do	*26 83		
343 47	Severn Bridge do	*132 00		
373 81	Shakespeare do	*166 00		
27 29	Shamrock	16 00		
14 51	Shanick	10 00		
43 13	Shanty	16 00		
447 52	Shannonville	148 00		
115 85	Shanty Bay	46 00		
91 79	Sharbot Lake	29 50		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
148 69	Sharon	72 00		
19 46	Sharpton	10 00		
330 62	Shedden (*y compris arrérages)	*160 50	24 00	
162 00	Sheffield	58 00		
28 20	Sheguindah	10 00		
1,225 76	Shelburne (*y compris arrérages)	*531 50	36 00	
21 00	Sheldon	10 00		
59 23	Sheppardton (*y compris arrérages)	*27 50		
48 70	Sheridan do	*29 50		
105 89	Sherkston do	*64 00		
22 25	Sherwood (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
	Sherwood Springs	10 00		
72 50	Shetland	24 00		
28 49	Shiloh	10 00		
29 87	Shipka	10 00		
37 09	Shipley	22 00		
38 10	Shirley	16 00		
31 62	Shrigley (*y compris arrérages)	*17 00		
38 35	Sidney Crossing do	*20 50		
16 49	Sillsville	10 00		
30 81	Siloam (*y compris arrérages)	*15 50		
116 68	Silver Hill do	*61 50		
301 20	Silver Islet	178 00		
4 31	Silver Lake (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
4,262 26	Simcoe (*y compris arrérages)	1,278 00	300 00	*240 00
37 25	Sinclairville do	*27 50		
296 84	Singhampton do	*169 50	24 00	
65 87	Skead's Mills do	*48 51		
29 03	Skipness	10 00		
34 67	Skye (*y compris arrérages)	*17 50		
13 55	Sligo	10 00	6 00	
132 37	Smithfield	44 00		
2,572 71	Smith's Falls	518 00	16 00	60 00
6 91	Smithurst	10 00		
448 15	Smithville (*y compris arrérages)	*218 50		
4 67	Snake River (depuis le 1er janvier 1880)	2 50		
48 95	Solina	24 00		
21 00	Solway	10 00		
181 44	Sombra	92 00	24 00	
111 36	Sonya (*y compris arrérages)	*56 50		
41 39¼	Soperton (*y comp. arrérages; fermé le 10 mars '80)	*26 75		
27 83	South Bay do)	*17 00		
137 59	South Cayuga do	*74 50		
34 57	South Douro	26 00		
47 14	South Dummer (*surplus antér. porté à son avoir)	*23 50		
86 84	South End	10 00		
135 14	South Finch (*y compris arrérages)	*49 00		
26 23	South Gloucester	20 00		
100 36	South Gower	28 00		
8 89	South La Grasse (fermé le 31 octobre 1879)	8 16		
19 51	South Lake	14 00		
91 00	South March (*y compris arrérages)	*46 50		
53 39	South Middleton	22 00		
201 25	South Monaghan (*y compris arrérages)	*78 50		
225 60	South Mountain	90 00		
219 09	South Woodslee (*y compris arrérages)	*73 00		

ETAT No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
56 59	South Zorra	30 00		
13 17	Spaffordton	10 00		
51 03	Spanish River	40 00		
26 00	Sparrow Lake	10 00		
343 55	Sparta	132 00		
38 50	Speedside (*y compris arrérages)	*23 50		
122 76	Spence do	*61 00	12 00	
281 71	Spencerville do	*123 00	20 00	
23 38	Speyside do	*21 00		
13 55	Spring Arbor	12 00		
66 54	Springbank (* y compris arrérages)	*31 50		
99 13	Springbrook do	*44 00		
523 81	Springfield do	*268 50		
275 97	Springford do	*125 00		
53 07	Springvale do	*32 50		
92 38	Springville	48 00		
39 75	Spry	10 00		
112 19	Staffa (*y compris arrérages)	*42 00		
18 39	Stafford	12 00		
200 42	Stamford	80 00		
37 18	Stanleydale (*y compris arrérages)	*41 50		
46 96	Stanley's Mills do	*27 50		
19 66	Stanleyville	14 00		
129 14	Stanton (*y compris arrérages)	*72 50		
26 53	Star Lake do	*17 00		
33 53	Starratt do	*24 00		
1,784 23	Stayner	546 00	16 50	40 00
28 24	Steele (*y compris arrérages)	*19 50		
157 84	Stella do	*65 00		
211 65	Stevensville	78 00		
59 07	Stewartville	36 00		
846 91	Stirling (*y compris arrérages)	*315 50	32 00	
99 18	Stirton do	*55 00		
88 66	Stittsville	56 00	40 00	
23 91	Stockdale	16 00		
71 44	Stoc	32 00		
19 00	Stokes Bay	10 00		
19 17	Stoneleigh	10 00		
33 93	Stoneton (depuis le 1er décembre 1879)	3 33		
157 77	Stony Creek	62 00	32 00	
17 60	Stony Lake	10 00		
165 24	Stony Point	56 00		
780 77	Stouffville (*y compris arrérages)	*399 33	48 00	
94 22	Strabane	42 00		
185 38	Straffordville (*y compris arrérages)	*110 00		
2 70	Strange (depuis le 1er mars 1880)	0 83		
94 68	Strasburg (*y compris arrérages)	*40 50		
7,954 35	Stratford	2,008 00	120 00	240 00
94 84	Strathallen (*y compris arrérages)	*39 50		
39 66	Strathaven	10 00		
63 21	Strathburn (*y compris arrérages)	*35 00		
17 06	Strathnairn	12 00		
3,973 52	Strathroy	1,010 00	72 00	160 00
713 52	Streetsville (*y compris arrérages)	*292 00		
102 60	Stromness	46 00		
203 44	Stroud (*y compris arrérages)	*136 50		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
90 27	Sturgeon Bay	13 50		
224 54	Sullivan (*y compris arrérages)	*76 50		
81 08	Summerstown	44 00		
215 37	Summerville (*y compris arrérages)	*42 00		
61 78	Sunbury	32 00		
664 91	Sunderland (*y compris arrérages)	*282 00		
27 72	Sunnidale (*y compris arrérages ; fermé le 30 septembre 1879)	*12 00		
20 22	Sunshine	10 00		
115 40	Sutherland's Corners	32 00		
67 02	Sweaburg	46 00		
57 85	Sweet's Corners (*y compris arrérages)	*31 00		
22 38	Switzerville	10 00		
150 43	Sylvan (*y compris arrérages)	*74 50		
86 87	Talbotville Royal	40 00		
578 69	Tamworth	212 00	16 00	
39 84	Tapleytown	28 00		
842 98	Tara (*y compris arrérages)	*337 00	12 00	
23 50	Tarbert	10 00		
19 07	Tatlock	10 00		
84 23	Taunton (*y compris arrérages)	*27 50		
737 44	Tavistock do	*325 50		
70 36	Tayside do	*27 50		
95 83	Tecumseh do	*34 50		
1,256 14	Teeswater do	*584 00		105 00
254 97	Teeterville do	*103 00		
33 77	Tehkummah do	*20 50		
23 92	Telfer	18 00		
92 32	Temperanceville (*y compris arrérages)	*41 50		
24 12	Tempo	20 00		
6 25	Tennyson	10 00		
63 93	Teston (*y compris arrérages)	*29 00		
83 50	Teviotdale do	*54 00		
322 56	Thamesford do	*138 50		
1,263 64	Thamesville do	*462 50	16 00	40 00
37 31	Thanet do	*21 00	12 00	
911 54	Thedford do	*492 00	20 00	
28 85	The Grange (3 trimestres, *y compris arrérages)	15 00		
26 88	The Ridge	10 00		
116 19	Thessalon River (*y compris arrérages)	*13 50		
123 65	Thistletown	50 00		
118 20	Thomasburg	50 00		
147 11	Thompsonville (*y compris arrérages)	*75 50		
745 98	Thornbury (*y compris arrérages)	*378 50	8 00	
195 57	Thorndale	72 00	12 00	
315 89	Thornhill	138 00	32 00	
218 13	Thornton (*y compris arrérages ; † 1 trimestre)	*79 50	† 3 50	
24 63	Thornyhurst (*y compris arrérages)	*17 00		
1,974 81	Thorold	724 00		120 00
1,336 59½	Thunder Bay (*y compris arrérages)	*482 00	60 00	120 00
27 56	Tichborne	10 00		
44 12	Tilbury East	34 00		
2,091 32	Tilsonburg	612 00	270 00	120 00
2 50	Tilton	10 00		
30 71	Tintern	11 00		

7—4½**

ETAT No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevée sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
77 77	Tioga	10 00		
688 34	Tiverton (*y compris arrérages)	*355 50		
231 81	Toledo do	*82 00		
26 80	Topping	16 00		
34 00	Tormore	12 00		
161,564 43	Toronto (salaires et dépenses inscrits ailleurs)			
22 64	Torrance (*y compris arrérages)	*13 50		
387 23	Tottenham do	*188 50	*37 50	
50 07	Townsend Centre	18 00		
107 69	Trafalgar (*y compris arrérages)	*58 00	16 00	
33 43	Tralee	10 00		
22 12	Tramore (*y compris arrérages)	*17 00		
26 50	Traverston do	*19 00		
90 91½	Treadwell do	*38 50		
43 24	Trecastle	30 00		
12 03	Trent Bridge	10 00		
2,414 22	Trenton	672 00	180 00	80 00
23 00	Trout Lake (*y compris arrérages)	*17 00		
87 72	Trowbridge do	*39 50		
126 64	Troy do	*53 50		
152 45	Trudell do	*47 00		
52 71	Tuam	16 00		
80 59	Tullamore (*y compris arrérages)	*43 50		
92 41	Turin do	*34 00		
12 88	Turtle Lake do	*13 50		
111 49	Tuscarora	38 00		
338 12	Tweed	132 00		
28 06	Tweedside	12 00		
15 29	Tyneside	16 00		
80 32	Tyrconnell	42 00		
153 37	Tyrone (*y compris arrérages)	*94 50		
50 39	Tyrrell	28 00		
59 28	Udora (*y compris arrérages)	*45 00		
213 18	Uffington do	*122 50		
29 84	Ufford do	*13 50		
17 63	Uhtfoff (depuis le 1er janvier 1880)	2 50		
28 28	Ullswater	22 00		
121 88	Ulster (*y compris arrérages)	*53 50		
28 01	Umfraville	10 00		
267 91	Underwood (*y compris arrérages	133 00		
187 18	Union	92 00		
4 67	Union Hill (fermé le 30 septembre 1879)	5 00		
411 14	Unionville (*y compris arrérages)	*217 00	80 00	
52 64	Uphill do	*21 00		
11 68	Uplands	10 00		
36 50	Upper	10 00		
106 25	Uptergrove	58 00		
64 11	Utica (*y compris arrérages)	*35 50		
93 81	Utopia do	*42 00		
89 04	Utterson do	*34 50	16 00	
40 05	Uttoxeter	20 00		
2,491 06	Uxbridge	698 00	32 00	120 00
34 58	Vachell (*y compris arrérages)	*21 00		
84 71	Valentia do	*26 50		

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers combustible et éclairage
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
145 13	Valetta (*y compris arrérages)	*67 50		
67 69½	Vallentyne (*y compris arrérages)	*32 50		
21 19	Vanatter	10 00		
57 20	Vanbrugh	40 00		
21 21	Vancamp Mills	10 00		
43 45	Vandecar (*y compris arrérages)	*23 50		
48 07	Vandeleur (*y compris arrérages)	*22 50		
90 80	Vanessa (*y compris arrérages)	*38 00		
886 91	Vankleek Hill (*y compris arrérages)	*358 00	24 00	
113 98	Vankoughnet	25 00		
32 06	Vanneck	22 00		
27 36	Vanvlack (*y compris arrérages)	*13 50		
174 71	Varna	66 00		
83 90	Varney (*y compris arrérages)	*34 50		
63 50	Vasey (*y compris arrérages)	*32 00		
43 38	Veighton	10 00		
51 12	Vellore (*y compris arrérages)	*21 50		
24 60	Vennachar	10 00		
59 03	Ventnor	30 00		
13 68	Ventry	10 00		
10 37	Verdun	12 00		
65 72	Vereker (*y compris arrérages)	*17 50		
109 76	Vernon (*y compris arrérages)	*38 50		
68 03	Vernonville	34 00		
111 69	Verona (*y compris arrérages)	*35 50		
91 10	Verschoyle (*y compris arrérages)	*42 00		
61 48	Vesta (*y compris arrérages)	*25 00		
28 14	Victoria Corners	14 00		
202 01½	Victoria Harbor (*y compris arrérages)	*54 50		
322 34	Victoria Road	112 00	9 00	
117 38	Victoria Square (*y compris arrérages)	*48 50		
521 15	Vienna	331 50	4 00	
48 19	Vigo (*y compris arrérages)	*17 50		
113 11	Villa Nova (*y compris arrérages)	*53 00		
26 75	Villiers	12 00		
18 87	Vine (depuis le 1er novembre 1879)	4 16		
38 88	Violet	26 00		
55 91	Violet Hill	14 50		
84 18	Virgil	32 00		
17 73	Virginia	10 00		
401 97	Vittoria	180 00	16 00	
79 91	Vivian	22 00		
70 77	Vroomanton	42 00		
7 87	Vyner	10 00		
24 51	Wagram (*y compris arrérages)	*13 50		
166 05	Waldemar (*y compris arrérages)	*113 00		
385 62	Wales (*y compris arrérages)	*192 00	80 00	
14 73½	Walker's Point	10 00		
4,161 12	Walkerton	1,200 00	200 00	160 00
470 22	Walkerville (*y compris arrérages)	*181 00		
50 21	Wallace (*y compris arrérages)	*24 50		
975 16	Wallaceburg (*y compris arrérages)	*546 50	16 00	*70 00
490 89	Wallacetown (*y compris arrérages)	*235 00	16 00	
63 76	Wallbridge (*y compris arrérages)	*33 00		
16 82	Wallenstein	10 00		

Etat No 3, A—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur un commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
8 80	Waller	10 00		
23 80	Walmer	16 00		
39 19	Walnut (*y compris arrérages)	*20 50		
80 30	Walsh	38 00		
146 27	Walsingham Centre (*y compris arrérages)	*70 50		
106 36	Walter's Falls (*y compris arrérages)	*40 50		
189 75	Walton (*y compris arrérages)	*112 00		
100 37	Wanstead	58 00	16 00	
24 19	Warburton	10 00		
797 94	Wardsville (*y compris arrérages; † 2 trimestres, discontinué.	*316 50	†8 00	
28 91	Wareham	10 00		
1,021 43	Warkworth (*y compris arrérages)	*451 50		*70 00
76 02	Warminster (*y compris arrérages)	*44 50	12 00	
27 82	Warner	12 00		
189 17	Warsaw	72 00		
23 63	Wartburg	14 00		
197 17	Warwick West (*y compris arrérages)	*87 50		
226 20	Washago (*y compris arrérages)	*85 50		
46 09	Washburn (*y compris arrérages)	*27 50		
223 01	Washington (*y compris arrérages)	*96 50		
559 20	Waterdown	220 00		
1,293 09	Waterford (*y compris arrérages)	*404 00	72 00	40 00
2,053 44	Waterloo	848 00	16 00	120 00
1,628 81	Watford	482 00	30 00	40 00
103 69	Watson's Corners	46 00		
39 71	Waubamick	18 00		
486 66	Waubashene (*y compris arrérages)	*190 50		
32 14	Waubuno (*y compris arrérages)	*19 50		
41 60	Waupoos	26 00		
155 86	Waverly (*y compris arrérages)	*56 50		
25 56	Weir	10 00		
23 69	Weissenburg	10 00		
123 26	Welcome (*y compris arrérages)	*60 00		
18 41	Weldon	10 00		
2,683 37	Welland	650 00	160 00	120 00
219 11	Wellandport (*y compris arrérages)	*142 50		
495 22	Wellesley (*y compris arrérages)	*172 00	8 00	
476 28	Wellington (*y compris arrérages)	*197 50		
55 68	Wellman's Corners	18 00		
109 89	Wendover (*y compris arrérages)	*40 50		
54 98	Wesleyville (*y compris arrérages)	*31 00		
93 76	West Brook	52 00		
57 39	West Essa (*y compris arrérages)	*36 50	8 00	
67 73	Westfield (*y compris arrérages)	*42 50		
202 09	West Flamboro'	86 00		
51 53	West Gravenhurst (depuis le 1er septembre 1879)	5 83		
9 62	West Grove	10 00		
30 33	West Hill (depuis le 1er juin 1879)	8 33		
59 50	West Huntingdon	22 00		
31 39	West Huntley	10 00		
24 34	West Lake	10 00		
599 49	West Lorne (*y compris arrérages)	*355 50	8 00	
53 58	West McGillivray (*y compris arrérages)	*32 00		
30 66	West Magdala (*y compris arrérages)	*19 00		
303 57	Westmeath (*y compris arrérages)	*97 00		

ETAT No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
77 22	West Montrose (*y compris arrérages)	*49 05		
536 54	Weston	220 00	16 00	
49 39	West Osgoode	26 00		
100 90½	Westover	38 00		
466 24	Westport (*y compris arrérages)	*198 00		
662 81	West Winchester do	*298 00		
123 19	Westwood do	*72 00		
74 08	Wexford	38 00		
42 25	Whalen (*y compris arrérages)	*17 50		
167 40	Wheatley	66 00		
4 08	Wheeler (depuis le 1er février 1880)	1 66		
3,840 34	Whitby	1,146 00	200 00	180 00
8 95	White	10 00		
54 17	Whitehurst (*y compris arrérages)	*33 50		
145 29	White Lake	60 00		
25 54	White Oak (depuis le 1er juin 1879)	8 33		
22 22	White Rose	14 00		
207 43	Whitevale (*y compris arrérages)	*105 00		
99 04½	Whitfield do	*42 00		
63 13	Whittington	20 00		
999 83	Wiarton (*y compris arrérages)	*256 50		
70 83	Wick	50 00		
63 23	Wicklow	36 00		
122 66	Widder (*y compris arrérages	*55 00		
	Wilberforce (depuis le 1er décembre 1879)	3 33		
88 96	Wilfred (*y compris arrérages)	*45 50		
181 21	Wilkesport	64 00		
9 00	Willetsholme	10 00		
145 37	Williamsford Station (*y compris arrérages)	*52 50		
392 79	Williamstown do	*143 50		
1 65	Williscroft	10 00		
6 00	Willow Creek	10 00		
73 35	Willowdale	36 00		
49 78	Willow Grove	26 00		
15 32	Wilmur	12 00		
19 28	Wilson (*y compris arrérages)	*17 50		
122 11	Wilton do	*56 50		
35 23	Wilton Grove do	*15 00		
62 80	Winchelsea do	*32 50		
152 57	Winchester Springs do	*49 00		
28 18	Windermere	10 00	12 00	
21 70	Windfall	10 00		
222 54	Windham Centre (5 trimest ; *y comp. arrérages)	*91 50		
5,535 18	Windsor	1,588 00	1,200 00	300 00
54 21	Winfield	26 00		
64 87	Winger (*y compris arrérages)	*33 00		
3,160 70	Wingham	720 00	60 00	120 00
146 96	Winona (*y compris arrérages)	*67 00	36 00	
141 90	Winterbourne	50 00		
140 08	Winthrop	52 00		
38 64	Wisbeach (*y compris arrérages)	*29 50		
43 90	Woburn do	*33 50		
344 94	Wolfe Island do	*155 50		
9 89	Wolseley	10 00		
200 66	Wolverton (*y compris arrérages)	*78 00		
,028 20	Woodbridge do	*394 50		*70 00

Etat No 3, A.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Ontario pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
53 21	Woodburn	24 00		
187 13	Woodford	52 00		
136 32	Woodham (*y compris arrérages)	*46 50		
57 68	Woodhill do	*34 00		
79 00	Woodlands	20 00		
15 14	Woodrous (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
106 56	Woodslee (*y compris arrérages)	*75 00		
7,449 07	Woodstock	1,984 00	60 00	240 00
880 55	Woodville (*y compris arrérages)	*441 00	32 00	
214 96	Wooler do	*84 00		
733 88	Wroxeter do	*394 00	50 00	
25 02	Wyandot	12 00		
388 50	Wyebridge (*y compris arrérages)	*181 00		
66 68	Wyevale (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
991 75	Wyoming (*y compris arrérages)	*445 50	*19 50	40 00
227 57	Yarker do	*76 00		
65 02	Yarmouth Centre do	*48 00		
33 06	Yatton	10 00		
26 98	Yelverton	14 00		
66 70	Yeovil (*y compris arrérages)	*35 50		
352 82	York	150 00	12 00	
71 71	York Mills	44 00		
2,518 06	Yorkville (*y compris arrérages)	*760 00		80 00
50 63	Young's Point do	*17 50		
33 98	Youngsville do	*17 00		
16 37	Zealand	10 00		
112 50	Zephyr (*y compris arrérages)	*59 50		
101 18	Zimmerman do	*45 50		
88 16	Zion do	*34 50		
15 46	Ziska	10 00		
398 71	Zurich (*y compris arrérages)	*173 50		
$984,913 03¼	Totaux	$247,838 90	$19,297 50	$16,712 99

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. Wicksteed,
Comptable.

PROVINCE DE QUÉBEC.

ETAT No 3, B.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour salaires, etc., en Québec, indiquant dans chaque cas le nom de la personne, le service ou la fonction, et le montant payé pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaire.	Service de nuit et frais de route.	Total.
	DIVISION DE MONTRÉAL.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
E. F. King	Inspecteur des bureaux de poste	2,400 00		
D. Nelligan	Sous-inspecteur	1,100 00		
F. J. Logie	Commis de 2e classe	1,060 00		
J. P Chillas	do jusqu'au 31 octobre 1879, (transféré à la division de Trois-Rivières)	300 00		
J. Tucker	do 3e classe	640 00		
W. Greaves	do do	700 00		
J. A. Madore	do do dep. le 1er jan. 1880, transf. du bur. poste de Montréal	300 00		
J. F. Pelletier	do 4e classe, dep. le 1er sept. 1879 et commis temporaire jusqu'à cette date.	383 34		
P. Nelligan	Messager	460 00		
				7,343 34
	SERVICE DES MALLES PAR CH. DE FER.			
F. Briegel	1er commis de la malle par chemin de fer.	1,365 50	14 00	
A. Walmsley	Commis de 1re classe de la malle par ch. de fer.	960 00	197 20	
D. A. Ross	do do	960 00	137 50	
J. Bayley	do do (moins l'am.)	958 00	301 86	
A. Somerville	do do	960 00	270 17	
E. Lefebvre	do do (moins l'am.)	958 00	338 90	
G. Jones	do do do	959 00	253 21	
C. Lefebvre	do do	960 00	356 50	
J. Vallée	do do	960 00	341 00	
W. Murphy	do do	960 00	335 46	
A. Denis	do do	960 00	339 42	
J. O. Benoit	do 2e do jusq. 31 mars 1880, (mis à la retraite)	720 00		
A. Menzies	do do promu de la 2e classe, 1er sept. 1879, (moins l'am.)	932 34	279 53	
E. Webb	do do jusq. 31 mars 1880, (suspendu quatre jours en nov. 1879 ; démissionnaire	412 00	66 59	
A. Lachapelle	do do	720 00	268 43	
N. McLellan	do do	720 00	249 33	
C. Beatty	do do	720 00	112 90	
J. D. Anderson	do do	720 00	110 90	
H. D. Filion	do do	720 00	247 04	
D. Fairman	do do	720 00	253 24	
C. Hayden	do do	720 00	239 92	
C. Beaudoin	do do	720 00	149 10	
H. E. Channell	do do	720 00	57 50	
E. Dorion	do do	720 00	150 49	

ETAT No. 3, B.—Détails de tous les paiements faits pour salaires, etc., en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaire.	Service de nuit et frais de route.	Total.
	SERVICE DES MALLES PAR CHEMIN DE FER—*Fin.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.
H.G. Goodfellow	Commis de 2e classe de la malle par ch. de fer..	720 00	258 05	
G. W. Lawrence.	do do ...	640 00	142 10	
L. Beique.....	do do ...	640 00	151 13	
J. LaBrech Viger	do do ...	640 00	241 58	
W. H. O'Regan..	do do ...	640 00	112 60	
L. C. Crevier.....	do do ...	640 00	252 04	
A. Armstrong...	do do promu de 3e classe, 1er janvier 1880.	560 00	163 35	
V. Desert.....	do do jusq. 30 avril 1880, promu de 3e classe, 1er janvier '80(destitué)	453 33	137 10	
G. R. Dewar.....	do 3e do ...	480 00	155 60	
J. Murphy, jun...	do do ...	480 00	223 16	
J. P. Hall	do do ...	480 00	130 13	
D. T. Frost.....	do do (moins l'am.)...	479 00	224 74	
J. McKenzie.....	do do ...	480 00	140 80	
J. V. Genest.....	do do ...	480 00	139 20	
J. V. Guévrement	do do ...	480 00	154 30	
H. B. Terrill	do do ...	480 00	59 90	
A. Ross	do do ...	480 00	113 70	
A. Miquelon.....	do do depuis le 28 juillet 1879...	445 17	121 40	
C. Curran.....	do do dep. le 15 sept. 1879,(m.l'am.)	380 34	73 40	
M. V. Benoit.....	do do depuis le 3 nov. 1879	317 33	69 20	
F. W. Webb.....	do do dep. le 1er avril 1880.....	120 00	14 60	
				38,888 28
	DIVISION DE QUÉBEC.			
W. G. Sheppard.	Inspecteur des bureaux de poste.	2,200 00		
J. L. Anctil.....	Sous-inspecteur do	1,200 00		
O. Frechette.....	Commis de 2e classe.....	1,100 00		
H. Huot	do 3e do	800 00		
C. Vohl	do 3e do	760 00		
A. Beaudry.....	do 4e do	560 00		
J. Boivin.....	Messager.....	400 00		
				7,020 00
	SERV. DES MALLES PAR CH. DE FER.			
H. A. Murphy.....	Commis de 1re classe de la malle par ch. de fer..	960 00	338 50	
J. Deslauriers.....	do do promu de 2e classe, 1er oct. 1880.....	920 00	181 80	
E. Blondeau	Commis de 2e classe de la malle par ch. de fer.	720 00	254 86	
G. Lapointe.....	do do ...	800 00	286 18	
L. N. Dionne.....	do do ...	720 00	165 00	
T. Gaudry.....	do do ...	720 00	191 30	
H. J. Kimlin.....	do do ...	720 00	251 50	
D. Blondeau.....	do do ...	720 00	167 30	
L. H. Garneau...	do do ...	720 00	132 30	
J. O. Pageau.....	do do ...	720 00	111 50	

ETAT No. 3, B.—Détails de tous les paiements faits pour salaires, etc., en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaire.	Service de nuit et frais de route.	Total.
	SERVICE DES MALLES PAR CHEMIN DE FER.—*Fin.*	$ cts.	$ cts.	$ cts.
R. G. Bourget....	Commis de 2e classe de la malle par ch. de fer	720 00	257 06	
J. G. Bourget.....	do do ...	666 66	123 70	
O. Talbot.....	do do ...	640 00	126 50	
J. E. Roy.....	do do ...	640 00	131 00	
N. A. Beaudet....	do do ...	720 00		
S. Furois.....	do do ...	640 00	137 70	
G. Evanturel.....	do do promu de 3e classe, 1er janvier 1880.....	560 00	128 20	
F. X. Labbé.....	Com. de 2e cl. de la malle par c. de fer, dep. le 1er oct. 1879 (transf. du b. de p. de Québ..	600 00	127 40	
J. Methot.....	Commis de 3e classe de la malle par c. de fer..	480 00	122 60	
E. Hudon.....	do do ...	480 00	184 90	
G. Lacombe.....	do do jus. 30 sep. 1879 (transf. au bureau de poste de Québec)	120 00	73 60	
D. C. Dagneau...	Commis de 3e classe de la malle par c. de fer..	480 00	143 60	
C. Bedard.....	do do depuis le 28 mai 1880.....	45 16		
P. Thibeault.....	Porteur de malle temporaire.....	300 00	2 44	
				18,450 76
	DIVISION DE TROIS-RIVIÈRES.			
G. A. Bourgeois.	Inspecteur des b. de poste dep. le 26 juillet '79	1,119 36		
J. P. Chillas.....	Commis de 2e classe depuis le 1er nov. 1879, (transféré de la division de Montréal)	600 00		
G. O. Bailey.....	Commis de 4e classe, depuis le 6 octobre 1879.	265 16		
			....	1,984 52
	Totaux	$61,899 69	$11,787 21	$73,686 90

ETAT No. 3, B.—Détails de tous les paiements faits pour salaires, etc., en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaire.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report		73,686 90
	BUREAU DE POSTE DE MONTRÉAL.		
G. LaMothe	Maître de poste	4,000 00	
M. Emery	Sous-maître de poste	2,000 00	
H. A. Bourret	Commis de 1re classe	1,500 00	
H. Huddell	do	1,300 00	
J. McKeon	do	1,300 00	
J. Baillargeon	do	1,300 00	
J. L. Palmer	do	1,400 00	
T. F. Larseneur	do	1,200 00	
F. Pridham	do 2e classe	1,100 00	
S. Johnston	do	1,100 00	
A. D'Amour	do (moins l'amende)	1,098 00	
E. Mayer	do	1,100 00	
T. Forsyth	do (moins l'amende)	1,099 00	
J. C. Simms	do	1,100 00	
O. Clement	do	1,100 00	
A. Loftus	do	1,020 00	
J. Senez	do	1,020 00	
L. Asselin	do jusq. 31 juillet 1879 (décédé)	85 00	
A. De Restaing	do	1,020 00	
D. O'Connor	do	900 00	
F. X. Beauregard	do (moins l'amende)	899 50	
T. Desnoyers	do	900 00	
H. Goyette	do	900 00	
J. B. A. Daoust	do	900 00	
J. E. Barcelo	do 3e classe	800 00	
R. J. Arless	do	800 00	
A. E. Auger	do	840 00	
R. Duncan	do	800 00	
D. A. Macpherson	do	800 00	
J. Filiatrault	do	760 00	
A. A. Doray	do	720 00	
G. Beaudoin	do	600 00	
J. F. Renaud	do	600 00	
T. Harding	do (moins l'amende)	599 00	
S. Lefebvre	do	600 00	
A. J. Hamelin	do	600 00	
E. Chagnon	do	600 00	
G. Lefebvre	do	600 00	
W. Hayden	do	600 00	
C. A. T. Leduc	do (moins l'amende)	599 50	
I. Chase	do	600 00	
A. Larose	do	600 00	
U. Rondeau	do	600 00	
J. Thompson	do	600 00	
H. D. Gaudry	do	600 00	
J. A. Madore	do jusqu'au 31 déc. 1879 (transféré au b. des inspecteurs)	300 00	
G. Coutlee	do	600 00	
A. Lord	do	600 00	
J. Gillies	do	600 00	
R. J. White	do 4e classe	520 00	
D. Cameron	do	520 00	
R. T. Daniels	do	520 00	
D. J. Harrington	do	440 00	

ETAT No 3, B.—Détails de tous les paiements faits pour salaires, etc., en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaire.	Total.
	BUREAU DE POSTE DE MONTRÉAL—*Suite.*	$ cts.	$ cts.
W. Johnston	Commis de 4e classe	440 00	
P. Kierzkowski	do	430 00	
E. H. Ouelette	do	380 00	
H. E. Forbes	do dep. le 1er sept. 1879, et commis temporaire jusq. cette date	400 00	
A. Gauthier	do depuis le 19 janvier jusqu'au 31 mai 1880	132 58	
E. C. Dowd	Facteur	560 00	
P. Lapointe	do	560 00	
A. Dufresne	do	560 00	
C. Lefebvre	do	560 00	
J. B. Plante	do	560 00	
P. D. Rottot	do	560 00	
De V. V. de Grand Pré	do (moins l'amende)	555 00	
A. P. Giroux	do	560 00	
J. Callary	do	560 00	
J. Kelly	do	560 00	
P. Callary	do	560 00	
L. Dubé	do	560 00	
J. Thibodeau	do	560 00	
I. St. Amour	do	560 00	
W. Rozon	do	560 00	
P. Clarke	do	560 00	
W. Bergin	do	560 00	
L. N. Barrette	do	560 00	
A. C. St. Amour	do	560 00	
G. Plante	do	560 00	
P. LaGacé	do	560 00	
B. Conlon	do	560 00	
J. Thimens	do	560 00	
E. D'Orsonnens	do	560 00	
F. A. Macdonald	do	560 00	
J. Bathurst	do	560 00	
N. Bissonnette	do	560 00	
A. J. Bissonnette	do	560 00	
H. Cousineau	do	560 00	
S. Laramée	do	560 00	
G. Lefebvre	do	560 00	
C. A. E. Terroux	do	560 00	
J. Longmore	do	560 00	
M. Kearny	do	520 00	
J. Giroux	do	520 00	
F. O. Beaulnes	do	520 00	
E. Grenier	do	520 00	
S. S. Demers	do	480 00	
N. Cussons	do	480 00	
J. B. Moreau	do	480 00	
H. Chevalier	do	440 00	
P. Jacques	do	440 00	
J. F. McShane	do	440 00	
H. L. Darby	do (moins l'amende)	419 00	
L. Simard	do	320 00	
J. Collins	Commis	520 00	
P. Patterson	Messager	600 00	
J. Maher	do	400 00	
L. Renois	Commis temporaire	400 00	

ETAT No 3, B.—Détails de tous les paiements faits pour salaires, etc., en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Name.	Service.	Salaire.	Total.
	BUREAU DE POSTE DE MONTRÉAL—*Fin.*	$ cts.	$ cts.
A. A. de Gaspé	Commis temporaire, dep. le 7 juillet 1879, (suspendu dep. le 10 jusq. 13 fév. 1880).	975 25	
J. Gallagher	do depuis le 25 juillet 1879, jusqu'au 25 mai 1880	300 97	
F. Tuck	do depuis le 25 juillet 1879	336 77	
M. Humphries	Facteur temporaire, depuis le 25 juillet 1879	280 65	
W. Trudel	Chauffeur et gardien de nuit	366 00	
R. Talbot	Chauffeur et journalier	439 20	
J. Watson	Surveillant de l'appareil de chauffage	660 00	
W. Murphy	Facteur à la Pointe Saint-Charles	520 00	
S. Gorman	do do	520 00	
	Allocation pour habillements des facteurs	2,396 00	81,911 42
	BUREAU DE POSTE DE QUÉBEC.		
J. B. Pruneau	Maître de poste	2,000 00	
J. E. Bolduc	Sous-maître de poste	1,400 00	
J. E. Gray	Commis de 2e classe, jusq. 28 février 1880, (décédé)	733 34	
B. Lacasse	do	1,100 00	
C. Chamberlin	do	1,100 00	
O. Biron	do	1,100 00	
A. W. LeBel	do	1,100 00	
W. Handford	do	900 00	
L. A. Rochette	do 3e	800 00	
W. White	do	800 00	
F. X. Labbé	do jusq. 30 sept. 1879, (transf. au serv. des malles p. ch. de fer)	190 00	
Z. Gagnon	do	600 00	
E. English	do	600 00	
F. Gaboury	do	600 00	
T. Morrisette	do	600 00	
M. Myler	do	600 00	
P. A. Maingy	do	600 00	
G. Lacombe	do dep. le 1er oct. 1879, (transf. au serv. des malles par c. de f.)	450 00	
J. E. Carrier	do	520 00	
J. B. Turner	do dep. le 1er sept. 1879, et commis temporaire jusq. cette date	433 32	
O. Plamondon	do depuis le 1er octobre 1879	270 00	
P. Lane	do depuis le 1er mars 1880, (aussi temporaire, depuis le 14 mars jusqu'au 28 février 1880)	136 55	
U. Vézina	Surintendant des facteurs	600 00	
F. Angers	Facteur	560 00	
N. Giasson	do	560 00	
T. Reynar	do	560 00	
R. Wilkinson	do	560 00	
G. Mercier	do	560 00	
V. Houle	do	560 00	
J. Dumontier	do	560 00	
R. Pelletier	do	560 00	
J. B. Caouette	do	560 00	
H. P. Kelly	do	440 00	
L. Guay	do	300 00	
J. T. P. Gingras	do (moins l'amende)	298 00	
M. Pelletier	do depuis le 25 juin 1879	305 00	

ETAT No 3, B.—Détails de tous les paiements faits pour salaires, etc., en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Total.
	BUREAU DE POSTE DE QUEBEC—*Fin.*	$ cts.	$ cts.
J. Evarts	Messager	400 00	
J. Deroches	do depuis, commis temporaire, jusqu'au 1er octobre 1879	400 00	
T. Denechaud	Gardien de bureau	860 00	
	Allocation pour l'habillement des facteurs	700 00	
			25,976 21
			181,574 53
	Ajoutez la proportion des salaires transférés d'Ontario		3,701 56
	Total		$185,276 09

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ÉTAT No. 3, B.

DÉTAILS des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations dour loyers, combustible et éclairage, et revenu perçu aux différents bureaux de poste en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
17 48	Abbott's Corners	10 00		
209 85	Abbottsford (*y compris arrérages)	*111 00		
127 34	Abercorn	60 00		
852 26	Acton Vale	320 00	150 00	
107 66	Adamsville	64 00		
31 30	Adderley	14 00		
192 68	Agnes (ci-dev. Morrisville ;) (*y compris arrérag.)	*85 50		
57 77	Aird (*y compris arrérages)	*52 00		
71 62½	Allan's Corners	41 00		
196 76	Allumettes, Ile des	58 00		
64 32	Amqui	23 66		
56 55	Ancienne Lorette	30 00		
22 97	Anderson's Corners	12 00		
27 32	Ange Gardien	16 00		
50 54	Angeline (*y compris arrérages)	*55 50		
76 48	Angers	26 00		
18 58	Antoinette	10 00		
20 00	Apple Grove	10 00		
33 02	Armagh	14 00		
18 72	Armand	28 00		
581 51	Arthabaska, station d'	260 00		
1,256 08	Arthabaskaville (*y compris arrérages)	*394 00		
50 97	Arundel do	*17 00		
35 89	Ascot Corner do	*21 50		
52 83	Aston Station do	*47 00		
275 76	Athelstan (5 trimestres)	130 00		
40 95	Aubert Gallion (depuis le 15 avril 1879)	13 42		
19 30	Aubrey	10 00		
11 17	Avignon	10 00		
34 42	Avoca	16 00		
160 67	Ayer's Flat	64 00		
889 78	Aylmer	432 00	108 00	60 00
76 00	Aylwin	30 00		
95 28	Bagotville	40 00		
16 71	Baie de la Trinité	10 00		
17 44	Baillargeon	14 00		
4 11	Baldwin's Mills (depuis le 1er février 1880)	1 67		
50 50	Barachois de Malbaie (*y compris arrérages)	*47 50		
213 25	Barnston	108 00		
71 62	Barrington	22 00		
73 95	Bassin du Lièvre (*y compris arrérages)	*39 37		
220 84	Batiscan do	*103 00		
269 11	Batiscan Bridge do	*119 50	120 00	
685 92	Beauharnois do	*468 00	32 00	
10 65	Beaulac	10 00		
56 93	Beaulieu	18 00		
38 18	Beaumont	30 00		
178 27	Beauport	60 00		
72 69	Beaurivage	30 00		
216 21	Bécancour	108 00	48 00	
171 53½	Bécancour, station de	66 00	24 00	

ETAT No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
538 82	Bedford (*y compris arrérages)	*216 00		
214 00	Beebe Plain (*y compris arrérages)	*75 00		
35 88	Beech Ridge	10 00		
29 00	Bégon	10 00		
6 99	Belle Alodie (fermé le 31 décembre 1879)	5 00		
123 97	Belle Rivière (*y compris arrérages)	*50 50		
14 44	Belle Vallée	10 00		
35 25	Belœil Station	16 00		
170 85	Belœil Village	84 00		
98 08	Bergerville	56 00		
9 57	Bernier (11 mois ; fermé le 31 août 1879)	9 16		
64 50	Bersimis (*y compris arrérages)	*40 00		
117 02	Berthier, *en bas*	54 00		
959 91	Berthier, *en haut*	398 00	108 00	40 00
27 36	Bethel (8 mois ; fermé le 31 août 1879)	9 33		
310 94	Bic	112 00		
84 84	Bienville	42 00		
118 27	Birchton (*y compris arrérages)	*45 50		
104 28	Bishop's Crossing (*y compris arrérages)	*55 00		
21 67	Bisson	10 00	4 00	
82 85	Black Cape (depuis le 1er juin 1879)	23 33		
19 47	Blanche	10 00		
39 47	Blandford (*y compris arrérages)	*17 50		
75 00	Bolton Centre (*depuis le 1er octobre 1879)	26 00	*10 00	
40 17	Bolton Forest	28 00		
47 85	Bonaventure River (*y compris arrérages)	*28 50		
25 00	Bonne Esperance	10 00		
0 00	Bord à Plouffe	26 00		
6 01	Bordeaux (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
0 00	Boscobel	10 00		
85 25	Boucherville	66 00		
51 94	Bouchette (*y compris arrérages)	*31 00		
8 27	Bougie (depuis le 1er mai 1879)	9 16		
50 51	Bourg Louis	18 00		
66 92	Boynton	24 00		
179 44	Brigham	74 00		
66 95	Bristol (*y compris arrérages ; †1 trimestre, discontinué)	*123 50	†6 00	
298 40	Bristol's Corners	80 83		
32 31	Britannia Mills	14 00		
8 99	Britonville	10 00		
7 62	Broadlands	22 00		
133 28	Brome	88 00		
10 41	Bromemere (fermé le 31 octobre 1879)	5 83		
10 02	Brompton	10 00		
122 36	Brompton Falls	64 00		
34 00	Brookbury	10 00		
10 00	Broughton	10 00		
80 55	Brownsburg	14 00		
400 59½	Bryson (*y compris arrérages)	*149 00	*62 50	
903 72	Buckingham	326 00		
29 19	Buckland	14 00		
30 24	Balstrode (*y compris arrérages)	*38 00		
85 35	Bulwer (*y compris arrérages)	*30 50		
16 01	Burnside	10 00		
23 32	Bute	20 00		

7—5**

ETAT No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
290 00	Cacouna (*y compris l'allocation pour la saison)	*198 00		
8 82	Cairnside	10 00		
55 69	Calumet Island (*y compris arrérages)	*25 50		
15 25	Cambria	10 00		
118 86	Canrobert	46 00		
16 29	Canterbury (*y compris arrérages)	*13 50		
33 99	Cantley	26 00		
2 85	Cap à l'Aigle (bureau intermédiaire, saison 1879, revenu compris dans Malbaie ; et un bureau de poste pour 1 trimestre)	27 50		
40 43	Cap Chat	18 00		
56 39	Cap des Rosiers	26 00		
379 28	Cape Cove (*y compris arrérages)	*67 50		
347 29	Capelton	89 33		
17 35	Cap Ozo	10 00		
54 11	Cap Magdeleine	18 00		
69 16	Cap Rouge	66 00		
124 75	Cap St. Ignace	88 00		
22 98½	Cap St. Michel (depuis le 1er juin 1879)	8 33		
140 26	Cap Santé (*y compris arrérages)	*75 50		
12 36	Capucins	10 00		
480 00	Carillon (*y compris arrérages)	*144 50	32 00	
68 40	Carleton (2 trimestres)	44 00		
32 93	Cascades	14 00		
43 21	Castlebar	36 00		
81 64	Caughnawaga	40 00		
92 15	Causapscal	24 00		
42 13	Cazaville	19 50		
141 20	Cèdres	54 00		
200 94	Chambly Bassin	134 00		
321 48	Chambly Canton	132 00		
47 77	Chambord	16 00		
235 42	Champlain	98 00	10 00	
6 34	Chantelle	10 00		
70 57	Charlemagne	62 00		
44 15	Charlesbourg	32 00		
2 78	Charrington (depuis le 1er novembre 1879)	4 17		
26 51	Chartierville	10 00		
29 29	Chatboro	10 00		
108 95	Chateauguay	44 00		
83 97½	Chateauguay Bassin	38 00		
100 61	Chateau Richer	46 00		
15 90	Chatillon	10 00		
20 00	Chaudière Mills	12 00		
28 27	Chaudière Station (*y compris arrérages)	*13 50		
440 47	Chelsea	162 00		
3 16	Chemin Taché	10 00		
26 22	Cherry River	10 00		
88 00	Chester (3 trimestres)	28 50		
99 56	Chichester	40 00	12 00	
712 96	Chicoutimi	328 00	80 00	
46 50	Chlorydormes	10 00		
18 10	Clapham	10 00		
276 11	Clarenceville	160 00	16 00	
32 00	Clarendon Front (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
39 14	Clarina (*y compris arrérages)	*17 00		

ETAT No 3, B—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur un commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1,766 84	Coaticook	636 00	40 00	80 00
75 49	Collfield (*y compris arrérages)	*48 50		
100 50	Como do	*34 50		
735 11	Compton do	*373 00	48 00	40 00
88 24	Contrecœur	44 00		
500 75	Cookshire (*y compis arrérages)	*256 00		
39 05	Corbin	20 00		
4 19	Corner of the Beach (depuis le 1er août 1879)	6 67		
103 48	Coteau du Lac	52 00		
273 96	Coteau Landing (*y compris arrérages)	*161 50	48 00	
101 32	Coteau Station do	*72 50	83 33	
119 78	Côte des Neiges do	*61 50		
174 55	Côte St Antoine do	*78 50		
23 52	Côte St-Michel	10 00		
18 70	Côte St-Louis (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
123 63½	Côte St-Paul (*y compris arrérages)	*112 50		
20 67	Côte Visitation	10 00		
86 82	Covey Hill	34 00		
1,035 06	Cowansville (*y compris arrérages)	*423 00		
58 31	Craig's Road Station	22 00		
11 44	Cranbourne	12 00		
67 41	Cross Point	30 00	66 00	
25 46	Cumberland Mills	10 00		
203 04	Cushing (*y compris arrérages)	*72 50	12 00	
78 64	Daillebout	40 00		
73 20	Dalesville	32 00		
9 12	Dalibaire	10 00		
47 22	Dalling	10 00		
65 95	Danby (*y compris arrérages)	*44 50		
21 56	Danford Lake	10 00		
1,524 32	Danville	440 00	32 00	60 00
4 41	D'Auteuil (depuis le 1er juin 1879)	8 33		
9 74	Dee Side	10 00		
75 65	De Lanaudière (ouvert le 1er juin ; fermé le 15 décembre 1879)	10 89		
31 48	Denison's Mills	12 00		
8 95	De Ramsay	12 00		
187 47	Deschambault	94 00		
94 96	Dewittville	40 00	12 00	
113 65	Dillonton (* 2 trimestres, discontinué)	76 00	*12 00	
113 65	Dixville	29 50		
7 34	Domaine de Gentilly	10 00		
42 58	Dorval (depuis le 1er mai 1879)	9 16		
99 12½	Douglastown	50 00		
11 30	Doyle (depuis le 1er juin 1879)	8 33		
610 01	Drummondville (*y compris arrérages)	*199 00	16 00	
72 27	Dudswell Centre	46 00	4 00	
13 48	Dunany	10 00		
14 15	Dunboro'	10 00		
151 62	Dundee (*y compris arrérages)	*46 50		
54 90	Dundee Centre do	*30 50		
583 47½	Dunham do	*307 00	16 00	
13 69	Dunraven	16 00		
95 79	Eardley	26 00		

ETAT No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
66 18	East Arthabaska	36 00		
62 00	East Bolton (*y compris arrérages)	*41 50		
43 68	East Broughton do	*38 00		
0 00	East Chester (fermé le 30 avril 1879)	0 83		
61 95	East Clifton (*y compris arrérages)	*25 50		
11 41	East Dudswell	10 00		
50 40	East Dunham	20 00		
124 20	East Farnham	68 00		
21 96	East Hereford	10 00		
19 00	East Magdala	10 00		
113 63	East Templeton	48 00		
151 45	Eaton	108 00		
120 36	Eden Dale	10 00		
3 49	Edina	10 00		
17 47	Egypte	10 00		
20 60	Elgin Road	10 00		
0 00	English Bay (comptes non reçus)			
41 84	Erle (depuis le 1er septembre 1878)	15 83		
0 09	Escuminac (un bureau intermédiaire jusqu'au 31 décembre 1879—revenu compris dans Carleton —et un bur. de poste depuis le 1er janv. 1880).	36 00		
28 40	Esquimaux Point	10 00		
497 27	Etchemin	222 00		
27 42	Evangeline (depuis le 1er juin 1879)	8 33		
8 59	Fafard	10 00		
14 01	Farnboro'	10 00		
22 45	Farndon	14 00		
59 68	Farnham Centre	28 00		
41 50	Father Point	70 00	48 00	
31 02	Fernesville	10 00		
176 59	Fitch Bay (*y compris arrérages)	*77 50		
6 17	Fleurant	10 00		
43 69	Flodden (*y compris arrérages)	*22 50		
9 50	Fontenoy	10 00		
182 83	Fort Coulonge (*y compris arrérages)	*82 50		
53 31	Fort William do	*45 50		
4 13	Foster (depuis le 1er novembre 1879)	4 17		
6 00	Fox Bay	10 00		
92 21	Fox River (*y compris arrérages)	*30 25	20 00	
92 66	Frampton (*y compris arrérages, et $10 pour le bureau intermédiaire)	*53 50	6 00	
252 69	Franklin Centre (*y compris arrérages)	*124 50		
485 95¾	Frelighsburg	210 00	16 00	
144 64	French Village	68 00		
28 13	Frontier (*y compris arrérages)	*20 50		
29 28	Frost Village	30 00		
25 52	Fulford	20 00		
10 00	Garneau	10 00		
34 47	Garthby Station (depuis le 1er novembre 1879)	6 67		
451 33	Gaspé Basin	210 00	100 00	
37 04	Geneva	16 00		
13 87	Genoa	10 00		
243 17	Gentilly	120 00	4 00	
330 44	Georgeville	101 00	10 00	

Etat No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
12 48	Geraldine	11 00		
0 50	Glenlivet (depuis le 1er mars 1880)	0 83		
27 26¼	Glen Lloyd	16 00		
74 35	Glen Murray (*y compris arrérages)	*34 50		
124 60	Glen Sutton do	*48 50		
11 47	Glidden	10 00		
5 81	Godbout	10 00		
126 78	Gould	100 00		
14 29	Granboro'	14 00		
1,043 23	Granby	458 00	36 00	40 00
75 00	Grande Baie (*y compris arrérages)	*42 50		
21 00	Grande Frenière (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
110 56	Grande Grève	40 00		
122 91	Grande Ligne	54 00		
0 00	Grande Entrée (comptes non reçus)			
6 10	Grandes Coudées	10 00		
15 65	Grande Vallée	10 00		
75 40	Grand Pabos	40 00		
162 07	Grande Rivière	64 00		
12 30	Graphite City	10 00		
6 25	Green River	10 00	16 00	
635 78	Grenville (*y compris arrérages)	*327 00	24 00	
60 34	Grindstone Island	10 00		
111 01	Grondines	52 00		
8 36	Guigues	10 00		
31 70	Guizot (*y compris arrérages)	*13 50		
91 34	Hadlow Cove do	*43 00		
38 52	Hallerton do	*22 50		
12 22	Halverson (depuis le 1er juin 1879)	8 34		
7 50	Hardwood Hill (fermé le 31 décembre 1879)	7 50		
18 36	Harrington East	10 00		
23 74	Hartwell (*y compris arrérages)	*13 50		
27 25	Harvey Hill Mines	20 00		
3 44	Haseville	10 00		
273 44	Hatley	134 00		
26 20	Hedleyville (*y compris arrérages)	*26 50		
71 02	Helena do	*47 50		
34 30	Hemison do	*24 50		
541 94	Hemmingford do	*307 00	60 00	
36 12	Henrysburg	14 00		
214 29½	Henryville (*y compris arrérages)	*130 50		
51 31¾	Herdman (ci-devant Herdman's Corners)	20 00		
17 41	Hereford	10 00		
20 14	Heyworth (*y compris arrérages)	*13 50		
416 48	Hochelaga	140 00		
9 96	Hopetown	10 00		
0 00	House Harbor (comptes non reçus)			
213 54	Howick	88 00		
148 86	Hudson (*y compris arrérages)	*55 00		
1,412 32	Hull	438 00		60 00
35 56	Hunterstown	26 00		
1,103 97	Huntingdon (*y compris arrérages)	*469 50	64 00	40 00
67 54	Huntingville	40 00		
553 09	Inverness (*y compris arrérages)	*266 50	120 00	

Etat No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
28 32	Iron Hill	14 00		
87 58	Ironside (5 trimestres, *y compris arrérages)	*44 50		
13 87	Irvine	10 00		
66 02	Island Brook (*y compris arrérages)	*30 00		
12 39	Isle aux Coudres	10 00		
40 71	Isle aux Grues (*y compris arrérages)	*43 50		
24 09	Isle Bizard	10 00		
30 17	Isle Dupas	20 00		
21 69	Isle Perrot	12 00		
10 49	Isle Perrot, Nord (depuis le 1er mai 1879)	9 17		
398 63	Isle Verte (*y compris arrérages)	*145 00	8 00	
65 42	Jersey River, Chaudière	24 00		
30 07	Jobin Station (*y compris arrérages)	*17 00		
67 14	Johnville do	*29 50		
1,450 06	Joliette	724 00	84 00	40 00
31 52	Jonquières	16 00		
5 19	Joynt (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
461 20	Kamouraska (*y compris allocation pour la saison)	*215 50		
14 76	Katevale	10 00		
178 02	Kazubazua (*y compris arrérages)	*58 00		
5 02	Keith (depuis le 1er janvier 1880)	2 50		
80 42	Kelso	10 00		
2 00	Kennebec Line (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
82 85½	Kildare	46 00		
105 33	Kingsbury	50 00		
81 97	Kingsey	20 00		
370 64	Kingsey Falls (*y compris arrérages)	*130 00		
5 37	Kingsmere (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
134 82	Kinnear's Mills (*y compris arrérages)	*52 50		
52 53	Kippewa do	*31 00		
37 14	Kirkdale do	*13 50		
20 41	Kirk's Ferry do	*19 00		
742 89	Knowlton do	*272 00		
12 75	Knowlton Landing	14 00		
294 46	La Baie	102 00	32 00	
105 32	Labarre (*y compris arrérages)	*83 50		
399 47	La Beauce do	*164 50	16 00	
21 26	Laberge do	*17 00		
72 60	L'Acadie	44 00		
47 30	Lachenaie (*y compris arrérages)	*21 00		
646 22	Lachine	370 00		40 00
23 77	Lachine Rapids (depuis le 1er mai 1879)	9 17		
1,064 77	Lachute (*y compris arrérages)	*355 50	16 00	*70 00
31 5	Lac Masson	14 00		
3 60	Lac Noir	10 00		
521 20	Lacolle (*2 trimestres)	212 00	*6 00	
6 00	La Conception (depuis le 1er août 1879)	6 66		
0 00	La Fayette	10 00		
57 80	La Guerre	16 00		
21 06	Lac Aylmer	10 00		
13 68	Lac Beauport	10 00		
27 70	Lac Etchemin	10 00		
49 03	Lakefield	17 50		

ETAT No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
31 91	Lac Mégantic (*y compris arrérages)	*32 00		
63 82	Lac Temiscamingue	40 00		
15 46	Lake View	10 00		
77 90	Lac Weedon (*y compris arrérages)	*31 00		
59 20	Lamartine (*y compris arrérages)	*27 50		
204 94	Lambton (*y compris arrérages)	*76 00		
17 67	Landreville	10 00		
36 30	Landvilla (ci-devant Lavergne ; *y comp. arrér.)	*14 34		
18 30	Langevin	10 00		
104 26	Lanoraie	76 00		
123 66	L'Anse à Giles (*y compris arrérages)	*54 00		
17 28	L'Anse au Foin	10 00		
36 66	L'Anse aux Gascons (*y compris arrérages)	*13 50		
26 59	L'Anse St. Jean	10 00		
108 14	La Patrie (*y compris arrérages)	*84 00		
7 74	La Petite Rivière St. François	10 00		
95 77	La Pigeonnière	52 00		
22 75	La Plaine	10 00		
485 36	La Prairie	206 00	32 00	
40 14	La Présentation	26 00		
29 74	Larochelle (*y compris arrérages)	*13 50		
551 67	L'Assomption (*y compris arrérages)	*321 50	12 00	
30 48	Laterrière	26 00		
344 12	Lauzon	128 00		
19 47	Laval	12 00		
56 86	Lavaltrie	40 00		
216 69	L'Avenir (*y compris arrérages)	*98 00		
203 85	Lawrenceville (*y compris arrérages)	*79 50		
12 18	Learned Plain	10 00		
108 63	Leclercville	50 00		
50 76	Leeds	38 00	32 00	
150 11	Leeds Village (3 semestres)	55 50		
23 28	Lemesurier	18 00		
1,134 00	Lennoxville	560 00	120 00	60 00
154 40	L'Epiphanie (*y compris arrérages)	*76 00	60 00	
95 26	Les Eboulemens	70 00	8 00	
48 63	Les Ecureuils (*y compris arrérages)	*46 00		
103 08	Les Escoumains	36 00		
8 18	Les Petites Bergeronnes	10 00		
1,048 22	Lévis	416 00		40 00
16 42	Libbytown	10 00		
35 48	Lime Ridge	10 00		
22 30	Linda	10 00		
28 39	Lineboro	24 00		
25 68	Linière	10 00		
56 21	Lisgar Station (*y compris arrérages)	*20 50		
396 15½	L'Islet (*y compris arrérages)	*172 50		
34 42	Lochaber Bay	10 00		
47 14	Long Point	18 00		
377 59	Longueuil	154 00		
100 17	Lorette	42 00		
218 64	Lorne	100 00		
15 10	Lost River	10 00		
220 72	Lotbinière	114 00		
3 13	Louisa (depuis le 1er mars 1880)	0 83		
73 52	Low (*y compris arrérages)	*30 50		

ETAT No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
20 37	Lower Ireland	10 00		
15 12	Lucerne	10 00		
37 19	Lysander (*y compris arrérages)	*24 00		
108 91	Lyster (*y compris arrérages)	*58 50		
140 53	Lyster Station (*y compris arrérages)	*33 00		
13 63	McMartin's Point (*y compris arrérages)	*27 50		
168 19	Macnider	59 00		
11 89	Maddington	10 00		
113 73	Madeleine, Ile de la, (5 trimestres)	42 50		
16 65	Magenta	10 00		
457 54	Magog	166 00		
10 72	Magoon's Point	10 00		
42 14	Magpie (*compris arrérages)	*47 00		
69 15	Malmaison	36 00	16 00	
8 00	Manitou	10 00		
192 35	Maniwaki	76 50		
298 37	Mansonville Potton (*y compris arrérages)	*137 00		
49 21	Mansonville Station (*y compris arrérages)	*20 50		
128 31	Maple Grove (*y compris arrérages)	*63 50	12 00	
27 60	Maple Hill	10 00		
26 00	Maple Leaf	10 00		
174 64	Marbleton (*y compris arrérages)	*84 50		
217 73	Maria (5 trimestres)	80 00		
18 04	Maria Capes (depuis le 1er juin 1879)	8 34		
26 89	Maritana	10 00		
13 74	Marlow	10 00		
24 02	Marsboro (*y compris arrérages)	*17 00		
49 84	Marsden (depuis le 1er juillet 1879)	30 00		
38 69	Martinville	26 00		
128 48	Mascouche	38 00		
32 68	Mascouche Rapids	28 00		
32 31	Masham Mills	14 00		
46 89	Maskinongé	38 00	20 00	
178 27	Massawippi	80 00		
13 12	Mastigoche	10 00		
318 11	Matane	104 00	40 00	
134 23	Matapediac	128 00	80 00	
32 24	Mawcook	22 00		
3 29	Mayo	10 00		
36 54	Melboro' (*y compris arrérages)	*27 50		
737 36	Melbourne	318 00	60 00	
40 38	Melbourne Ridge	48 00		
132 65	Melocheville	26 00		
69 59	Metabechouan	24 00		
98 45	Methot's Mills	34 00	16 00	
195 24	Metis	150 00		
31 69	Milby (*y compris arrérages)	*17 00		
80 28	Mile End	66 00		
29 52	Mille Isles (*y compris arrérages)	*15 50		
24 00	Mille Vaches	10 00		
13 98	Millfield	10 00		
40 92	Millington (5 trimestres)	15 00		
16 16¾	Millstream (fermé le 15 janvier 1880)	6 30		
107 22	Milton-Est (*y compris arrérages)	*51 50		
14 53	Mingan	10 00		

ETAT No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 06	Miranda	10 00		
57 13	Moes River (y compris arrérages)	*31 00		
10 15	Moisic	10 00		
48 34	Mongenais	20 00		
59 00	Montalambert (*y compris arrérages)	*34 50		
31 23	Montcalm	16 00		
410 90	Montebello (*y compris arrérages)	*159 50		
45 25	Mont Louis	18 00		
878 99	Montmagny (*y compris arrérages)	*419 50	40 00	*110 11
84 88	Montmorency Falls	32 00		
14 86	Montmorin	10 00		
161,341 16	Montréal (salaires et dépenses indiqués ailleurs)			
48 75	Mont St-Hilaire (*y compris arrérages)	*25 50		
16 76	Mont St-Nicholas	10 00		
25 18	Moore's Station	12 00		
32 95	Morin Flats (*y compris arrérages)	*20 50		
28 57	Mont Carmel	14 00		
71 88	Mont Johnson	38 00		
10 27	Mont Loyal	10 00		
13 29	Mont Oscar	10 00		
353 64½	Malbaie	178 00	100 00	
66 12	Mystic	32 00		
47 09	Namur	10 00		
435 33	Napierville (*y compris arrérages)	*188 00		
	Natashquan (comptes non reçus)			
33 15	Neigette	30 00		
17 66	New Armagh	10 00		
23 70	Newbois	10 00		
313 09	New Carlisle (*y compris arrérages)	*170 00		
169 01	New Glasgow do	*84 50		
9 80	New Ireland (3 trimestres)	7 50		
153 49	New Liverpool (*y compris arrérages)	*72 00		
73 50	Newport (*y compris arrérages)	*21 00		
31 00	Newport Point (5 trimestres)	25 00		
190 99	New Richmond (5 trimest. ; *y compris arrérages)	114 00	*62 50	
654 88	Nicolet	344 00	24 00	40 00
51 41	Nicolet Falls (*y compris arrérages)	*21 00		
37 61	Norcliffe	10 00		
56 84½	North Bristol	24 00		
92 51½	North Coaticook	28 00		
36 89	North Georgetown	34 00		
73 41	North Ham	34 00		
125 07	North Hatley	72 00		
9 00	North Hill (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
169 68	North Nation Mills	58 00		
48 25	North Onslow	16 00		
13 15	North Pinnacle	10 00		
21 96	North Stanbridge	10 00		
9 85	North Stoke	10 00		
42 71	North Stukeley	26 00		
40 03	North Sutton	14 00		
153 44	North Wakefield	54 00	40 00	
58 73	Norton Creek	38 00		
38 58	Notre Dame de Grâce	17 50		
27 03	Notre Dame de l'Isle Verte (*y compris arrérages)	*17 00		

Etat No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
4 65	Notre Dame des Anges	10 00		
78 57	Notre Dame des Bois	10 00		
105 79	Notre Dame du Lac (*y compris arrérages)	*45 00		
18 99	Notre Dame du Laus	10 00		
93 55	Notre Dame du Portage	30 00		
105 67	Noyan	26 00		
19 64	Nutt's Corners	10 00		
12 74	Oak Point	10 00		
15 48	O'Connell	10 00		
39 57	Odelltown	10 00		
89 48	Oka (*y compris arrérages)	*46 00		
18 06	Oliver	10 00		
408 84	Onslow (*y compris arrérages)	*188 00	10 50	
417 21	Ormstown do	*210 00		
86 20	Otter Lake	36 00		
416 64	Papineauville (*y compris arrérages)	*173 00	20 00	
52 21	Paquette do	*26 50		
54 28	Parkhurst do	*30 00		
433 49	Paspebiac	168 00		
4 94	Pearceton	10 00		
15 27	Pelissier	10 00		
13 75	Péninsule, Gaspé	12 00		
517 92	Percé	132 00	24 00	
24 40	Perkins	10 00		
13 68	Perryboro'	10 00		
20 35	Petite Matane	10 00		
188 67	Petit Métis (*y compris arrérages)	*65 50	20 00	
6 21	Petits Mechins	10 00		
42 85	Peveril	26 00		
173 42	Philipsburg East	112 00		
56 13	Piedmont	34 00		
239 77	Pierreville (*y compris arrérages)	*92 00		
47 27	Pierreville Mills	38 00		
72 75	Pigeon Hill	36 00		
70 80	Pike River	44 00		
64 48	Piopolis (*y compris arrérages)	*22 50		
247 61	Pointe à Pic do	*151 00		
7 92	Pointe au Bouleau	10 00		
78 12	Pointe au Chêne (*y compris arrérages)	*30 00		
55 15	Pointe aux Orignaux do	*24 00		
142 60	Pointe-aux-Trembles, Hochelaga	52 00		
106 39	Pointe-aux-Trembles, Port Neuf	76 00		
5 90	Pointe Bleue (depuis le 1er janvier 1880)	2 50		
102 34	Pointe Claire	46 00		
179 41	Pointe du Lac (9 trimestres)	58 50		
202 42	Pointe Fortune (*y compris arrérages)	*112 00	40 00	
4 00	Pointe Platon (bureau d'été)	5 00		
1,214 20	Pointe St. Charles (*y compris arrérages)	*474 00		*70 00
233 27	Pointe St. Pierre	76 00		
35 77	Pont Château (*y compris arrérages)	*15 50		
285 51	Pont de Maskinongé do	77 50	*17 33	
131 07	Pont Rouge do	*86 00		
56 21	Pont Viau do	*24 00		
648 70	Portage du Fort do	*319 50	53 00	

ETAT No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
15 19	Port au Persil (*y compris arrérages)	*13 50		
88 52	Port Daniel	38 00		
23 78	Port Lewis	18 00		
219 25	Port Neuf	140 00		
34 07	Port Neuf, station de, (dep. le 1er décembre 1879).	3 33		
25 09	Powerscourt	18 00		
15 04	Quai de Rimouski (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
33,773 69	Québec (salaires et dépenses indiqués ailleurs)			
22 73	Racine	10 00		
31 82	Radstock	10 00		
185 83	Rapides des Joachims	114 00		
150 27	Rawdon (*y compris arrérages)	*77 50		
40 41	Reedsdale do	*15 00		
44 10	Repentigny	38 00		
48 32	Riceburg	38 00		
14 25	Richardville	10 00		
79 10	Richby	14 00		
1,284 73	Richmond-Est (*y compris arrérages)	*448 50		40 00
559 45	Richmond Station (*y compris arrérages)	*199 00	32 00	
534 56	Rigaud (*y compris arrérages)	*164 50		
1,098 78	Rimouski	428 00	60 00	40 00
58 03	Ripon (*y compris arrérages)	*39 00		
190 16½	Rivière Beaudette (*5 mois)	60 00	*25 00	
240 62	Rivière David	104 00		
155 41	Rivière Désert (*y compris arrérages)	*72 50		
123 20	Rivière Gilbert	18 00		
8 88	Rivière Joseph	10 00		
1 00	Rivière Portneuf (ouvert le 1er janvier ; fermé le 30 avril 1879)	3 37		
38 97	Rivière à Claude (depuis le 1er mars 1879)	10 83		
11 88	Rivière à la Martre	10 00		
1 68	Rivière aux Pins	10 00		
66 91	Rivière aux Vaches (*y compris arrérages)	*34 50		
72 57	Rivière Bois Clair do	*25 50		
	Rivière des Prairies	14 00		
1,298 77	Rivière du Loup (*en bas*)	374 00		40 00
839 86	Rivière du Loup (*en haut*)	240 00	72 00	
645 67	Rivière du Loup, station de la, (7 trimestres)	*115 50		
14 88	Rivière Gagnon	10 00		
	Rivière la Fleur	10 00		
101 74	Rivière la Madeleine	24 00		
237 70	Rivière Ouelle (*y compris arrérages)	*154 00		
10 89	Rivière St. Jean (5 trimestres)	12 50		
74 12	Rivière Trois Pistoles	54 00		
20 26	Rivington	10 00		
78 30	Roberval	34 00		
271 22	Robinson	146 00	40 00	
11 30	Roche Capitaine	10 00		
65 81	Rochelle	24 00		
136 31	Rockburn (*y compris arrérages)	*45 50		
19 97	Rock Forest	14 00		
396 97	Rock Island	192 00		
64 86	Rockland	30 00		
45 10	Ross Mills (*2 trimestres, discontinué)	70 00	*8 00	

Etat No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
121 62	Rougemont	64 00		
107 16	Rowanton	60 00		
19 33	Roxham	10 00		
439 13	Roxton Falls (*y compris arrérages)	*222 00		
134 46	Roxton Pond (*y compris arrérages)	*76 00		
	Ruisseau des Chênes (*y compris arrérages ; fermé le 31 mai 1879)	*9 00		
9 00	Runnymede	10 00		
32 77	Rupert	12 00		
76 21	Russeltown	30 00		
36 19	Ste. Adelaide de Pabos (depuis le 1er oct. 1879)	5 00		
73 36	Ste. Adèle (*y compris arrérages)	*34 50		
13 59	St. Adrien (depuis le 1er août 1879)	6 67		
54 00	St. Agapit (ci-devant Black River Station)	28 00		
161 33	Ste. Agathe de Lotbinière (*y compris arrérages)	*73 50		
98 26	Ste. Agathe des Monts	20 00		
16 26	Ste. Agnès de Charlevoix	16 00		
51 61	Ste. Agnès de Dundee (*y compris arrérages)	*16 00		
174 62	St. Aimé	64 00		
89 30	St. Alban	32 00		
23 61	St. Albert (*y compris arrérages)	*13 50		
179 89	St. Alexandre d'Iberville	70 00		
136 00	St. Alexandre, Kamouraska	40 00		
66 11	St. Alexis de Montcalm (*y compris arrérages)	*54 00		
16 96	St. Alexis des Monts	10 00		
61 55	St. Alphonse	34 00		
40 62	St. Amédée	10 00		
31 64	St. Anaclet (*y compris arrérages)	*13 50		
123 68½	St. André, Kamouraska	38 00		
171 59	St. André Avelin (*y compris arrérages)	*91 00		
634 02	St. Andrew's, Est	248 00	16 00	
85 22	Ste. Angèle de Laval (*y compris arrérages)	*46 00		
96 05	Ste. Angèle de Monnoir	24 00		
191 83	St. Anicet (*y compris arrérages)	*77 50	12 00	
277 16	Ste. Anne de Bellevue	110 00		
67 74	Ste. Anne de Beaupré (*y compris arrérages, et $10 au sous-gardien du bureau)	*56 00		
304 94	Ste. Anne de la Pérade	142 00	12 00	
149 04	Ste. Anne des Monts (*y compris arrérages)	*74 00	36 00	
19 77	Ste. Anne de Sorel (du 1er juillet 1879)	7 50		
372 65	Ste. Anne des Plaines (*y compris arrérages)	*153 50		
553 05½	St. Anne de la Pocatière (*y compris arrérages)	*308 50	40 00	
202 60	St. Anselme (*y compris arrérages)	*116 00		
89 00	St. Antoine, Lotbinière	38 00		
129 18	St. Antoine R.R. (*y compris arrérages)	*52 50		
40 59	St. Antoine	18 00		
34 47	St. Appolinaire	20 00		
30 56	St. Armand Centre	12 00		
178 50	St Armand Station (*y compris arrérages)	*61 00	107 00	
116 28	St. Arsène	44 00		
322 41	St. Athanase	150 00		
121 92	St. Aubert (*y compris arrérages)	*31 50	8 00	
63 90	St. Augustin, Portneuf	30 00		
122 33	St. Augustin, Deux-Montagnes	34 00		
74 15	St. Barnabé, St. Maurice (*y compris arrérages)	*29 50		

Etat No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
63 91	St. Barnabé, Yamaska	36 00		
176 32	St. Barthélémi	78 00		
41 32	St. Bazile le Grand	18 00		
80 26	St. Bazile, Port Neuf	26 00		
28 72	Ste. Béatrix	12 00		
143 30	St. Benoit	50 00		
76 80	St. Bernard, Dorchester	28 00		
15 29	St. Bernard, Sud	10 00		
59 96	St. Bonaventure	28 00		
116 15	St. Bruno	50 00		
39 45	Ste. Brigide	*20 50		
73 11	Ste. Brigette des Saults (* y compris arrérages)	34 00		
43 19	Ste. Calixte de Kilkenny	16 00		
150 63	Ste. Camille (*y compris arrérages)	*53 00		
31 46	Ste. Canute (*y compris arrérages)	*27 50		
240 83	St. Casimir (*1 trimestre)	72 00	*1 00	
3 12	St. Cassien des Caps (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
44 09	Ste. Catherine, Est	26 00		
37 00	Ste. Cécile de Levrard (depuis le 1er juin 1879)	8 34		
95 15	St. Célestin (*y compris arrérages)	*58 50		
625 07	St. Césaire (*y compris arrérages)	*312 00		
57 05	St. Charles de Caplan (*y compris arrérages)	*43 00		
56 86	St. Charles de Stanbridge (*y compris arrérages)	*19 50		
144 88	St. Charles, rivière Boyer (*y compris arrérages)	*83 50		
160 41	St. Charles, rivière Richelieu	88 00		
128 55	Ste. Claire (*y compris arrérages)	*49 00	12 00	
12 33	St. Clément	10 00		
62 87	St. Clet	28 00		
41 71	Ste. Clothilde (*y compris arrérages)	*28 00		
59 34	St. Columbin	26 00		
11 93	St. Côme	10 00		
64 78	St. Constant	32 00		
167 82	Ste. Croix	88 00		
183 94	Ste. Cunégonde (5 trimestres)	95 00		
524 64	St. Cuthbert (9 trimestres)	194 00		
0 00	St. Cyriac (3 trimestres)	7 50		
36 32	St. Cyrille de l'Islet	20 00		
50 36	St. Cyrille de Wendover (*y compris arrérages)	*17 50		
107 88	St. Damase	56 00		
35 00	St. Damien de Brandon	16 00		
72 37	St. David de Lévis (*y compris arrérages)	*29 00		
92 21	St. Denis de la Bouteillerie (*y compris arrérages)	*42 50		
234 27	St. Denis, River Richelieu	120 00	16 00	
84 33	St. Didace (*y compris arrérages)	*37 00		
83 02	St. Dominique de Bagot	46 00		
21 94	St. Dominique des Cèdres (*y compris arrérages)	*17 00		
17 85	St. Dominique Station (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
13 49	St. Donat	10 00		
3 00	St. Donat de Montcalm (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
19 39	Ste. Dorothée	10 00		
91 61	St. Edouard de Napierville	42 00		
41 86	St. Edwidge (*y compris arrérages)	*22 50		
0 00	St. Eleuthère	10 00		
38 85	St. Elie	10 00		
130 71	Ste. Elizabeth (*y compris arrérages)	*63 00		
33 93	St. Eloi	16 00		

ETAT No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
77 36	St. Elzéar (*y compris arrérages)	*42 50	6 00	.....
14 00	Ste. Emélie de l'Energie	10 00	.....	.....
70 43	St. Ephrem de Tring (*y compris arrérages)	*37 50	.....	.....
427 22	St. Ephrem d'Upton (*y compris arrérages)	*188 00	32 00	.....
76 00	St. Esprit	32 00	.....	.....
144 81	St. Etienne de Beauharnois (*y compris arrérages)	*34 50	.....	.....
32 34	St. Etienne de Bolton	14 00	.....	.....
95 29	St. Etienne de Grès	32 00	.....	.....
6 23	St. Eugène de Grantham (depuis le 1er oct, 1879)	5 00	.....	.....
22 35	Ste. Eulalie	10 00	.....	.....
368 82	St. Eustache (*y compris arrérages)	*196 00	12 00	.....
45 26	St. Evariste de Forsyth	20 00	.....	.....
93 01	St. Fabien	44 00	.....	.....
27 07	Ste. Famille	14 00	.....	.....
4 10	St. Faustin (depuis le 1er août 1879)	6 67	.....	.....
20 66	St. Félicien	10 00	.....	.....
23 92	Ste. Félicité (7 trimestres)	17 50	.....	.....
109 08	St. Félix de Valois (*y compris arrérages)	*48 50	.....	.....
211 59	St. Ferdinand	94 00	.....	.....
20 00	St. Fidèle	12 00	.....	.....
167 68	Ste. Flavie (5 trimestres)	95 00	.....	.....
193 80	Ste. Flavie Station	56 00	.....	.....
51 28	St. Flavien	18 00	.....	.....
129 00	Ste. Flore (13 trimestres)	32 50	.....	.....
49 54	St. Fortunat	12 00	.....	.....
36 91	St. Foy	30 00	.....	.....
201 44	St. François, Beauce	96 00	40 00	.....
0 00	St. François de Sales (1 trimestre ; y compris arrérages)	6 50	.....	.....
19 95	St. François d'Orléans	10 00	.....	.....
280 92	St. François du Lac (*y compris arrérages)	*117 00	.....	.....
27 45	Ste. Francoise	10 00	.....	.....
158 16	St. François, Montmagny	52 00	.....	.....
21 54	St. François Xavier de Viger	10 00	.....	.....
44 92	St. Frédéric (*y compris arrérages)	*23 00	16 00	.....
262 98	St. Gabriel de Brandon (*3 trimestres)	88 00	*4 50	.....
10 34	St. Gédéon	10 00	.....	.....
99 98	Ste. Geneviève (*3 trimestres)	51 50	*1 50	.....
156 43	St. George, Beauce (*y compris arrérages)	*59 50	.....	.....
73 07	St. George de Windsor (*y compris arrérages)	*25 50	.....	.....
353 81	St. Germain de Grantham (*y compris arrérages)	*139 00	.....	.....
82 12	Ste. Gertude (*y compris arrerage)	*42 00	.....	.....
200 83	St. Gervais (* compris arrérages)	*77 50	.....	.....
50 90	St. Giles	34 00	24 00	.....
8 89	St. Gobert	10 00	.....	.....
264 46	St. Grégoire	112 00	32 00	.....
378 17½	St. Guillaume d'Upton (*y compris arrérages)	*137 00	20 00	.....
69 67	Ste. Hélène de Bagot	30 00	.....	.....
44 16	Ste. Hélène de Chester (depuis le 1er mai 1879)	10 17	.....	.....
151 96	Ste. Hélène, Kamouraska (*y compris arrérages)	*62 00	.....	.....
106 25	Ste. Hénédine (*y compris arrérages)	*43 00	12 00	.....
169 71	St. Henri de Lévis (*y compris arrérages)	*98 50	120 00	.....
422 24	St. Henri de Montreal (ci-devant Tannerie Ouest)	220 00	.....	.....
123 00	St. Henri Station (*y compris arrérages)	*52 00	.....	.....
133 73	St. Hermas (*y compris arrérages)	*70 50	.....	.....

ETAT No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N. B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts
6 00	St. Herménégilde	10 00		
439 08	St. Hilaire Station (*y compris arrérages)	*119 00	300 00	
167 13	St. Hilaire Village do	*65 00		
15 14	St. Hippolyte de Kilkenny	10 00		
35 13	St. Honoré (y compris arrérages)	*20 50		
74 23	St. Hubert	58 00		
248 55	St. Hugues	106 00	48 00	
3,387 69	St. Hyacinthe	930 00	150 00	120 00
37 15	St. Irénée	20 00		
125 09	St. Isidore, Dorchester (*y compris arrérages)	*71 00		
101 30	St. Isidore, Laprairie	40 00		
170 22	St. Jacques	68 00		
78 46	St. Jacques le Mineur	34 00		
91 01	St. Janvier (5 trimestres ; *y compris arrérages)	*50 50		
546 10½	St. Jean-Baptiste, Montréal	220 00		
131 66	St. Jean-Baptiste, Rouville	54 00		
314 98	St. Jean-Chrysostôme, Chateauguay	136 00		
53 45	St. Jean-Chrysostôme, Lévis	46 00		
224 02	St. Jean des Chaillons	80 00		
106 68	St. Jean de Matha (*y compris arrérages)	*41 00		
102 97	St. Jean d'Orléans	38 00		
259 33	St. Jean, Port Joli (*y compris arrérages)	*101 50		
485 15	St. Jérôme do	*246 00	84 00	
42 94	St. Joachim de Montmorency	30 00		
36 12	St. Joachim de Shefford	10 00		
3,536 41	St. John's East	930 00	52 00	120 00
1,034 54	St. John Suburb	528 23		
348 82	St. Joseph, Beauce (*y compris arrérages)	*136 50		
7 75	St. Joseph d'Alma	10 00		
75 85	St. Joseph de Lévis	50 00		
43 99	St. Joseph du Lac	22 00		
8 44	St. Jovite (depuis le 1er août 1879)	6 66		
100 38	St. Jude (* y compris arrérages)	*50 50		
231 55	Ste. Julie de Somerset	78 00		
33 29	Ste. Julie de Verchères	16 00		
97 74	Ste. Julienne	42 00		
63 68	St. Justin (*y compris arrérages)	*30 00		
78 43	St. Justin de Newton	30 00		
62 50	St. Lambert, Lévis	26 00		
105 75	St. Lambert, Montréal (*y compris arrérages)	*34 50		
62 44	St. Laurent d'Orléans	36 00		
201 78	St. Laurent, Montréal	226 00		
47 45	St. Lazare	20 00		
27 12	St. Lazare de Vaudreuil	10 00		
155 77	St. Léon	56 00		
101 37	St. Léonard (*y compris arrérages)	*81 00		
159 90	St. Liboire	74 00		
51 45	St. Liguori	22 00		
310 89	St. Lin (*y compris arrérages)	*140 00		
46 67	St. Louis de Bonsecours	16 00		
204 09	St. Louis de Gonzague	78 00		
18 00	St. Louis de Ha ! Ha !	10 00		
62 34	Ste. Louise	30 00		
28 81	St. Luc	22 00		
111 66	Ste. Luce	46 00		
10 05	Ste. Lucie de Doncaster (depuis le 1er oct. 1879)	5 00		

Etat No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers combustible et éclairage
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
104 06	Ste. Madeleine (*y compris arrérages)	*42 50		
5 52	St. Magloire	10 00		
68 56	St. Malachie (*y compris arrérages)	*40 40		
32 09	St. Malo do	*13 50		
65 01	St. Marc	36 00		
70 03	St. Marcel	30 00		
84 57	Ste. Marguerite	36 00		
480 32	Ste. Marie de Monnoir	192 00		
138 68	Ste. Marthe	78 00		
70 37	St. Martin	38 00		
184 12	Ste. Martine (*y compris arrérages)	*77 50		
55 05	St. Mathias	40 00		
29 85	St. Mathieu	10 00		
110 87	St. Maurice	60 00		
4 54	St. Maurice Forges (11 trimestres)	27 50		
158 46	St. Michel de Bellechasse	100 00		
37 00	St. Michel des Saints	20 00		
31 65	Ste. Modeste	14 00		
44 67	St. Moïse (*y compris arrérages)	*17 00		
155 06	Ste. Monique de Nicolet	56 00		
47 92	Ste. Monique, Deux Montagnes (*y comp, arrér.)	*23 00		
72 12	St. Narcisse	20 00		
121 42	St. Nicholas (*y compris arrérages)	*75 00		
71 03	St. Norbert	24 00		
114 03	St. Octave (*y compris arrérages)	*35 00		
2 59	St. Odilon	10 00		
14 87	St. Olivier de Garthby (ci-devant Garthby)	10 00		
26 72	St. Onézime	12 00		
296 11	St. Ours	120 00	16 00	
149 95	St. Pacôme	42 00		
4 50	St. Pamphile	10 00		
228 10	St. Paschal (*y compris arrérages)	*86 50		
20 47	St. Patrick (depuis le 18 août 1879)	15 00		
248 90	St. Patrick's Hill (*y compris arrérages)	*80 50		
11 66	St. Paul de la Croix	10 00		
49 49	St. Paul d'Industrie	30 00		
30 18	St. Paul du Buton	14 00		
111 48	St, Paulin (*y compris arrérages)	*42 00		
52 37	St. Paul l'Hermite	32 00	16 00	
257 37	St. Paul, Baie (*y c. arrérages $10.25 p. bur. int.)	*208 25	129 17	
7 86	Ste. Perpétue	10 00		
136 65	St. Philippe d'Argenteuil (*y compris arrérages)	*43 50		
49 25	St. Philippe Laprairie	32 00		
72 74	St. Philippe de Néry	28 00		
65 12	Ste. Philomène	32 00		
351 40	St. Pie	126 00		
19 45	St. Pierre Baptiste	12 00		
22 54	St. Pierre d'Orléans	12 00		
345 20	St. Pierre les Becquets (*y compris arrérages)	*160 00	50 00	
131 90	St. Pierre Montmagny	60 00	6 00	
116 50	St. Placide	32 00		
240 13	St. Polycarpe	106 00		
50 85	St. Prime	10 00		
87 00	St. Prosper (*y compris arrérages)	40 50		
142 33	St. Raphael East	64 00		
177 36	St. Raymond	36 00		

ETAT No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
22 59	St. Régis (*y compris arrérages)	*13 50		
298 96	St. Rémi	144 00	32 00	
69 57	St. Robert	28 00		
2,147 55	St. Roch de Québec	742 00		200 00
48 51	St. Roch de Richelieu	24 00		
82 64	St. Roch des Aulnaies (*y compris arrérages)	*61 50		
99 71	St. Roch de l'Achigan do	*42 50		
32 85	St. Romaine	20 00		
65 51	Ste. Rosalie	40 00		
97 16	Ste. Rose	50 00		
23 94	Ste. Rose du Dégélé (depuis le 1er juin 1879)	8 33		
5 94	St. Samuel de Gayhurst (depuis le 1er mai 1879)	9 17		
64 10	St. Sauveur des Montagnes (*y compris arrérag.)	*19 26		
1,236 14	St Sauveur de Québec (*y compris arrérages)	*405 00		40 00
401 86	Ste. Scholastique do	*160 00	42 00	
107 84	St. Sébastien	74 00		
42 12	St. Sévère	14 00		
27 75	St. Sévérin de Beaurivage	10 00		
112 94	St. Simon de Rimouski (*y compris arrérages)	*81 00		
200 98	St. Simon de Yamaska	77 50		
57 35	Ste. Sophie de Lacorne	22 00		
58 27	Ste. Sophie de Levrard	10 00		
110 52	Ste. Sophie Megantic	44 00		
209 46	St. Stanislas de Champlain (*y compris arrérages)	*76 00		
99 23	St. Stanislas de Kotska (5 trimestres)	48 00		
29 30	St. Sulpice	30 00		
88 22	St. Sylvestre	52 00		
141 75	St. Sylvestre, Est (3 trimestres)	55 50		
66 67	St. Télesphore (ci-devant Mount Joy)	44 00		
9 40	St. Thècle (depuis le 1er mai 1879)	9 17		
95 55	St. Théodore d'Acton (*y compris arrérages)	*72 00		
25 80	St. Théodore de Chertsey	10 00		
17 90	Ste. Théodosie (depuis le 1er juin 1879)	8 34		
455 11	Ste. Thérèse de Blainville (*y compris arrérages)	*185 00	16 00	
55 57	St. Thomas, Est	20 00		
130 03	St. Timothée (*y compris arrérages)	*55 00		
115 44	St. Tite do	*43 50		
18 74	St. Tite des Caps do	*20 50		
29 60	St. Ubalde	10 00		
30 34	St. Urbain, de Charlevoix	14 00		
77 65	St. Urbain, de Chateauguay	40 00		
112 30	Ste. Ursule	36 00		
86 13	St. Valentin	44 00		
81 28	St. Valérien	26 00		
98 01	St. Vallier	48 00		
45 94	St. Vallier Station	16 00		
79 50	Ste. Victoire (*y compris arrérages)	*43 50		
83 40	St. Victor de Tring do	*31 00		
233 72	St. Vincent de Paul do	*106 00		
124 35	St. Wenceslas do	*36 00		
112 05	St. Zéphirin do	*54 50		
51 87	St. Zotique	30 00		
73 49½	Sabrevois	36 00		
14 47	Saints Anges	10 00		
27 12	Sanborn	10 00		

7—6**

ETAT No 3, B—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage,
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
46 13	Sandy Beach	24 00		
80 80	Sault au Cochon (*y compris arrérages)	*36 50		
303 39	Sault au Récollet	140 00		
31 76	Savage's Mills	18 00		
197 18	Sawyerville	98 00		
117 50	Scotstown	100 00	20 00	
39 00	Scottsmore (*y compris arrérages)	*17 00		
10 27	Settrington	10 00		
39 95	Shawbridge (*y compris arrérages)	*19 00		
107 00	Shawenegan do	*38 00		
273 76	Shawville do	114 50	6 00	
29 31	Sheenboro	14 00		
74 54	Sheffington	26 00		
41 37	Shefford Mountain	16 00		
13 96	Sheldrake	10 00		
6,165 36	Sherbrooke	1,710 00	100 00	280 00
141 35	Sherrington	48 00		
60 92	Shigawake	16 00		
49 50	Shoolbred	26 00		
246 20	Shrewsbury (*y compris arrérages)	*80 00		
127 24	Sillery Cove	84 00		
10 65	Silverton	10 00		
28 78	Six Portages	22 00		
191 52	Smith's Mills	64 00		
624 48	Somerset (*y compris arrérages)	*227 50	32 00	
2,474 89	Sorel	720 00	200 00	120 00
36 58	South Barnston	14 00		
48 50	South Bolton	30 00		
16 04	South Dudswell	10 00		
498 32	South Durham (*y compris arrérages)	*228 00		
48 51	South Ely	22 00		
12 66	South Granby	12 00		
168 50	South Ham (*y compris arrérages)	*98 00	24 00	
564 05	South Quebec do	*422 00	100 00	
31 51	South Roxton	10 00		
146 06	South Stukely	62 00		
20 38	South West Point	10 00		
67 56	Spencer Cove	44 00		
20 93	Springbrook (*y compris arrérages)	*17 00		
54 22	Spring Hill (depuis le 1er juillet 1879; *5 mois)	22 50	*8 33	
290 37	Stanbridge Est	120 00		
8 75	Stanbridge Ridge	10 00		
200 81	Stanbridge Station	94 00	60 00	
10 00	Stanbury	10 00		
40 59	Standon	18 00		
709 22	Stanfold	284 00	32 00	
95 09	Stanhope	54 00		
814 13	Stanstead (*y compris arrérages)	*345 50	160 00	40 00
94 59	Starnesboro' do	*44 00		
29 40	Stockwell	10 00		
22 93	Stoke Centre	10 00		
8 18	Stoketon	10 00		
146 05	Stonefield (*y compris arrérages)	*74 50		
21 16	Stoneham do	*13 50		
158 27	Stornoway do	*112 00	32 00	
96 44	Stottville	52 00	72 00	

ETAT No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
487 55	Sutton (*y compris arrérages)	*171 00		
56 75	Sutton Junction do	*23 50		
476 65	Sweetsburg do	*260 50	16 00	
42 71	Sydenham Place	26 00		
119 69	Tadousac	70 00	30 00	
144 96	Templeton	44 00		
339 32	Terrebonne	276 00	30 00	
65 83	Tessierville	36 00		
1 13	Tewkesbury (depuis le 1er janvier 1880)	2 50		
10 00	Thornby	10 00		
42 92	Thorne Centre (*y compris arrérages)	*19 00		
3,986 93	Trois-Rivières	1,006 00	300 00	160 00
488 42	Thurso	166 00	16 00	
86 66	Tremblay (*y compris arrérages)	*47 50		
45 12	Trenholm do	*23 50		
544 94	Trois-Pistoles do	*226 50	12 00	
71 77	Trois-Saumons do	*29 00		
28 25	Trout Brook do	*27 50		
56 45	Trout River do	*19 50		
229 76	Ulverton do	*99 50		
248 04	Upper Bedford do	*87 00		
158 29	Upper Wakefield do	*59 50		
14 46½	Vaillantbourg	10 00		
57 16	Valcartier	30 00		
47 39	Valcourt (3 trimestres, *y compris arrérages)	*21 00		
9 30	Val des Bois	10 00		
40 00	Vale Perkins (ci-dev. Herbert; *y comp. arrér.)	*13 50		
39 03	Valletort (*y compris arrérages)	*13 50		
938 55	Valleyfield	360 00	8 00	40 00
51 83	Valmont	20 00		
17 72	Valois (depuis le 1er mai 1879)	9 16		
196 83	Varennes	106 00		
187 39	Vaudreuil	92 00	43 50	
66 51	Vaudreuil Station (*y compris arrérages)	*31 00		
11 00	Venice	10 00		
21 86	Venosta	10 00		
239 51	Verchères (*y compris arrérages)	*108 50		
47 04	Versailles do	*24 50		
61 15	Vicars do	*42 00	12 00	
53 07	Viger do	*37 00		
167 50	Village des Aulnaies do	*63 00		
110 98	Village Richelieu	42 00		
7 17	Villette	10 00		
12 00	Vincennes	10 00		
18 45	Vinoy (5 trimestres)	12 50		
35 41	Vinton	10 00		
334 72	Wakefield (*y compris arrérages)	*132 50		
28 37	Waltham	22 00		
107 45	Warden (*y compris arrérages)	*31 50		
559 37	Warwick-Est do	230 50		
1,765 61½	Waterloo-Est	600 00	96 00	80 00
194 89	Waterville	98 00		

ETAT No 3, B.—Détails du revenu, des salaires et allocations en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
78 50	Way's Mills (*y compris arrérages)	*30 50	.....	.....
154 55	Weedon do	*76 50	.....	.....
17 84	Weedon Station (depuis le 1er novembre 1879)	4 16	.....	.....
13 68	West Bolton	10 00	.....	.....
146 24	West Brome (*y compris arrérages)	*55 00	.....	.....
101 47	West Broughton (5 trimestres ; *y comp. arrérag.)	*46 00	.....	.....
19 43	Westbury	18 00	.....	.....
10 73	West Ditton	12 00	.....	.....
784 59	West Farnham (*y compris arrérages)	*316 00	24 00	.....
11 27	West Potton	10 00	.....	.....
160 98	West Shefford	88 00	.....	.....
15 05	Wheatland	12 00	.....	.....
15 02	Whitton	10 00	.....	.....
92 14	Wickham West	28 00	.....	.....
10 03	Wilson's Corners	10 00	.....	.....
19 26	Wilson's Mills	10 00	.....	.....
547 52	Windsor Mills	202 00	.....	.....
53 05	Woburn	10 00	.....	.....
96 46	Wolfstown	30 00	.....	.....
58 56	Woodside (*y compris arrérages)	*35 50	.....	.....
254 73	Wotton do	*68 50	.....	.....
194 52	Wright	112 00	.....	.....
322 25	Yamachiche (*y compris arrérages)	*122 50	16 00	.....
224 89	Yamaska	70 00	60 00	.....
13 75	Yarm	10 00	.....	.....
$362,128 32½	.....Totaux	$70,987 54	$6,128 16	$2,210 11

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

ETAT No. 3, C.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour salaires, etc., dans la Nouvelle-Ecosse, indiquant, dans chaque cas, le nom de la personne, le service ou la fonction, et le montant payé, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Service de nuit et frais de route.	Total.
		$ cts.	$ cts.	$ cts.
	DIVISION D'HALIFAX.			
C. J. Macdonald	Inspecteur des bureaux de poste	2,200 00		
J. D. Story	Sous-inspecteur des bureaux de poste	1,200 00		
T. Southall	Commis de 2e classe	1,100 00		
D. Stewart	do 3e	760 00		
T. E. Davidson	do 4e	520 00		
S. J. R. Sircom	do do	480 00		
A. Johnson	Commis temporaire, depuis le 19 oct., 1877, jusqu'au 31 août 1879	747 31		
Mme McMillan	Ménagère temporaire, 3 mois	20 00		
R. R. McMillan	Messager	500 00		
				7,527 31
	SERVICE DES MALLES PAR CHEMIN DE FER.			
E. A. Bent	Commis de 2e classe de la malle par ch. de f.	720 00	189 10	
A. Brown	do do	720 00	224 90	
F. P. Bent	do do	720 00	227 24	
J. McN. Gabriel	do do	720 00	221 60	
R. Davison	do do	720 00	209 10	
J. W. H. Cameron	do do	720 00	157 60	
J. McNeil	do do	713 33	148 40	
W. Crowley	do do	640 00	191 90	
S. Hall	3e do do depuis le 16 oct. 1879	340 64	106 10	
G. Hawkesworth	do do depuis le 18 oct. 1879	336 77	55 90	
				8,082 58
	BUREAU DES MANDATS D'ARGENT.			
J. H. Thorne	Surintendant du bur. des mandats d'argent jusqu'au 31 mars 1880 (mis à la retraite)	1,350 00		1,350 00
	Totaux	$15,228 05	$1,731 84	$16,959 89

ETAT No. 6, C—Détails de tous les paiements faits pour salaires, etc, en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report		16,959 89
	BUREAU DE POSTE D'HALIFAX.		
H. W. Blackadar	Maître de poste	2,400 00	
F. V. Tremaine	Sous-maître de poste	1,200 00	
T. W. DeWolf	Commis de 2e classe	1,100 00	
A. H. Cunningham	do	1,020 00	
W. H. Chamberlain	do	720 00	
T. W. Casey	do 3e	600 00	
J. O'Brien	do	600 00	
J. O'Toole	do	600 00	
W. V. Smith	do	600 00	
D. O'Brien	do (suspend. une sem. en mai 1880)	588 71	
P. Mulcahy	do	600 00	
C. D. Fraser	do	600 00	
C. M. R Lowads	do	600 00	
T. G. Creighton	do 4e	800 00	
F. J. Power	do	520 00	
L. W. Travis	do	520 00	
W. Parker	do	480 00	
E. Delaney	do	480 00	
C. Woods	do	440 00	
J. A. Mansfield	do	430 00	
A. C. Crowe	do	360 00	
W. H. Walker	do dep. 1er sept.'79 et tem. j. c. date	393 34	
S. Saunders	Surintendant des facteurs	600 00	
J. Fitzgerald	Facteur	560 00	
J. Wilson	do	560 00	
E. Carroll	do	560 00	
H. S. Laurillard	do	560 00	
J. Mahar	do	560 00	
J. O'Mally	do	560 00	
P. Mullaney	do	520 00	
R. Myers	do	440 00	
N. Brodie	do	400 00	
J. Wood	Collecteur des lettres	460 00	
J. Mulcahy	do	420 00	
J. Hosterman	do	400 00	
D. Silverthorne	Messager	480 00	
	Allocation pour habillements des facteurs	600 00	
			23,332 05
	Total		$40,291 94

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No 3, C.

Détails des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyers, combustible et éclairage, et revenu perçu aux différents bureaux de poste en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1,160 51	Acadia Mines	342 00		40 00
12 30	Addington Forks (*y compris arrérages)	*17 00		
13 76	Admiral Rock	10 00		
199 35	Advocate Harbor	92 00		
44 24	Afton (*y compris arrérages)	*31 50		
10 00	Albert Bridge	10 00		
1 45	Alder River	10 00		
16 00	Alexander (*y compris arrérages)	*24 00		
44 96	Alma	30 00		
2,931 76	Amherst	950 00	150 00	160 00
10 05	Amherst Point	10 00		
1,696 94	Annapolis	636 00	200 00	80 00
1,225 60	Antigonishe	536 00		60 00
6 59	Antigonishe Harbor	10 00		
9 58	Antigonishe Harbor, côté sud	10 00		
9 68	Antrim	10 00		
52 19	Apple River (*y compris arrérages)	*13 50		
83 29	Arcadia	32 47		
34 47	Argyle	28 00		
5 63	Argyle Sound	10 00		
630 06	Arichat	418 00		40 00
11 58	Arisaig	12 00		
7 51	Arnold (fermé le 1er mars 1880)	7 50		
2 00	Ashdale	10 00		
11 28	Askilton	10 00		
6 00	Aspy Bay	10 00		
165 34	Athol	80 00	120 00	
23 90	Auld's Cove	24 00		
20 02	Avondale	10 00		
147 00	Avonport	36 00		
832 65	Avonport Station (*y compris arrérages)	*331 00		
293 08	Aylesford	190 00		
1 68	Back Lands	10 00		
5 63	Back Meadows	10 00		
456 78	Baddeck	324 00	60 00	
10 06	Baddeck Bay	10 00		
14 96	Baddeck Bridge	10 00		
37 65	Bailey's Brook (*y compris arrérages)	*37 50		
85 63	Barney's River (*y compris arrérages)	*66 31		
479 97	Barrington	424 00		40 00
10 00	Barrio's Beach	10 00		
62 09	Barronsfield	10 00		
13 08	Bar Settlement	10 00		
7 89	Basin of River Habitants	10 00		
53 28	Bass River (*y compris arrérages)	*36 50		
8 00	Bateston (depuis le 26 mai 1879)	8 38		
9 00	Baxter's Harbor	10 00		
60 11	Bayfield	26 00		
57 20	Bay St. Lawrence	10 00		
12 40	Beach Meadows (depuis le 1er mai 1879)	9 17		
33 61	Bear Point (*y compris arrérages)	*27 50		

ETAT No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers combustible et éclairage
$ cts.		$ cts.	$ cts	$ cts.
458 01	Bear River, côté ouest	204 00		
16 09	Beaver Bank	10 00		
16 76	Beaver Cove	10 00		
27 50	Beaver River	20 00		
63 40	Beaver River Corner	56 00		
242 24	Bedford Basin	80 00		
9 60	Beech Hill	10 00		
46 50	Belleisle (*y compris arrérage)	*27 50		
41 31	Belliveaux Cove (*y compris arrérages)	*15 50		
74 33	Belmont	22 00		
7 83	Benacadie	10 00		
331 41	Berwick	190 00		
214 76	Berwick Station (3 trimestres, *y comp. arrérages)	*154 50		
10 00	Big Bank	10 00		
46 28	Big Bras d'Or (*y compris arrérages)	*34 50		
4 60	Big Brook	10 00		
4 95	Big Harbor (*y compris arrérages)	*13 50		
6 10	Big Intervale, Margaree	10 00		
6 59	Big Island	10 00		
10 90	Big Loraine	10 00		
7 95	Big Marsh	10 00		
30 30	Big Pond	14 50		
13 05	Big Port le Bear	10 00		
43 46	Big Tracadie (*y compris arrérages)	*45 00		
138 00	Bill Town (*y compris arrérages)	*47 00		
16 62	Birchtown	10 00		
11 38	Black Brook	10 00		
35 60	Black Point	10 00		
2 93	Black River	10 00		
10 00	Black Rock	10 00		
4 00	Blanchard Road	10 00		
18 51	Blandford	10 00		
15 00	Block House	10 00		
4 80	Blueberry (depuis le 1er novembre 1879)	4 17		
31 80	Blue Mountain	12 00		
8 82	Blue's Mill	10 00		
4 25	Boisdale Barachois	10 00		
7 50	Boisdale Chapel	10 00		
10 24	Boom	10 00	10 00	
87 00	Boulardarie	87 00		
8 99	Boulardarie Back Lands	10 00		
56 27	Boylston (*y compris arrérages)	*45 50		
40 03	Bridgeport (*y compris arrérages)	*17 50		
1,175 34	Bridgetown (*y compris arrérages)	415 00		40 00
35 03	Bridgeville	12 00		
1,134 53	Bridgewater (*y compris arrérages)	*567 00		60 00
16 44	Broad Cove Chapel	10 00		
13 03	Broad Cove, Lunenburg (*y compris arrérages)	*13 50		
25 30	Broad Cove, Marsh	18 00		
176 27	Brookfield, Colchester (*y compris arrérages)	*67 00	48 00	
52 19	Brookfield, Queens	32 00		
13 50	Brookland	10 00		
121 93	Brooklyn (*y compris arrérages)	*63 50		
16 40	Brookvale	12 00		
29 00	Brook Village (*y compris arrérages)	*17 00		
28 05	Brookville, Cumberland (*y compris arrérages)	*13 50		

ETAT No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
9 00	Brookville, Pictou	10 00		
6 00	Brown's Brook	10 00		
15 50	Brown's Mountain	10 00		
84 14	Brule	24 00		
4 50	Bucklaw	10 00		
17 06	Buckley's	18 00		
19 37	Burlington	10 00		
6 52	Burntcoat	10 00		
206 58	Caledonia Corner	92 00		
9 90	Caledonia Mills	10 00		
57 78	Caledonia Mines (*y compris arrérages)	45 00		
26 50	Caledonia, Sainte-Marie	10 00		
10 97	Cambridge	10 00		
76 61	Cambridge Station	16 00		
23 12	Canaan	10 00		
32 00	Canada Creek	16 00		
168 30	Canard	58 00		
638 63	Canning	338 00		40 00
16 00	Cannonville	20 00		
365 54	Canso	130 00		
44 26	Cap George	34 00		
4 15	Cap George Harbor	10 00		
20 40	Cap George, côté nord	10 00		
10 49	Cap John	10 00		
3 21	Cap Mabou	10 00		
28 88	Cap Negro	10 00		
42 13	Cap Nord (*y compris arrérages, et $10 au bureau intermédiaire)	*42 00		
85 77	Cap Sable, Ile du	38 00		
16 52	Carlton	12 00		
17 00	Cariboo Cove (3 trimestres)	10 50		
3 26	Cariboo Marsh	10 00		
30 84	Cariboo River (*y compris arrérages	*13 50		
2 53	Carroll's Corners (3 trimestres)	7 50		
20 53	Catalone	16 00		
5 58	Catalone Gut	10 00		
3 03	Cedar Lake (1 trimestre)	2 50		
43 84	Central Argyle	10 00		
15 61	Central Clarence	10 00		
19 33	Central Chebogue	14 00		
4 45	Central New Annan	10 00		
15 82	Central Onslow	10 00		
82 05	Centreville, Digby	40 00		
66 63	Centreville, King's (5 trim. ; *y compris arrérages)	*44 50		
3 42	Chapman's Settlement (depuis le 1er janv. 1880)	2 50		
23 67	Charles' Cove (5 trimestres)	12 50		
16 76	Chebogue Point	16 00		
20 41	Chegoggin	10 00		
23 65	Chelsea	10 00		
61 18	Chesley's Corners	20 00		
370 14	Chester	164 00		
47 50	Chester Basin (*y compris arrérages)	*19 50		
11 50	Chester Grant	10 00		
61 72	Cheticamp (*y compris arrérages)	*29 00		
155 64	Cheverie (*y compris arrérages)	*94 00		

ETAT No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	cts.
0 91	Chimney Corner (*y compris arrérages)	*13 50		
9 90	Chipman's Brook	10 00		
	Chipman's Corners (*y compris arrérages)	*12 50		
37 18	Christmas Island	26 00		
35 32	Church Street	28 00		
35 02	Churchville (*y compris arrérages)	*26 50		
10 50	Chute's Cove	10 00		
7 81	Clam Harbor	10 00		
11 06	Claremont	10 00		
92 34	Clarke's Harbor (*y compris arrérages)	*45 50		
168 82	Clementsport	138 00		
35 03	Clementsvale	10 00		
2 91	Clifton (ci-devant Zulu ; ouvert le 1er déc. 1879)	3 33		
106 75	Clyde River (*y compris arrérages)	*156 88		
14 42	Cogmagun River	10 00		
131 30	Cold Brook Station (*y compris arrérages)	*61 50		
5 03	Coldstream (rouvert le 1er septembre 1879)	5 83		
15 48	Cole Harbor	10 00		
38 07	Comeauville	18 00		
9 18	Condon Settlement	10 00		
62 06	Conquerall Bank (*y compris arrérages)	*43 50		
18 00	Cook's Brook	10 00		
5 06	Cook's Cove	10 00		
10 00	Corberrie	10 00		
436 33	Cow Bay	240 00		
11 41	Coxheath	10 00		
27 30	Cross Roads, Country Harbor	58 00		
15 68	Cross Roads, Middle Melford (*y comp. arrérages)	*17 00		
9 33	Cross Roads, Ohio	10 00		
10 38	Cross Roads, St. George's Channel	10 00		
101 77	Crowell	40 70		
31 95	Crow Harbor (*y compris arrérages)	*24 50		
1 95	Culloden	10 00		
16 38	Dalhousie, East	10 00		
21 03	Dalhousie Road (*y compris arrérages)	*17 00		
8 26	Dalhousie Settlement	10 00		
760 79	Dartmouth	372 00		60 00
3 45	Davison Street	10 00		
4 50	Dean	10 00		
100 51	Debert Station	42 00	100 00	
23 50	Debert Village	10 00		
38 03	Deep Brook	30 00		
30 04	Deerfield	14 00		
11 27	Dempsey's Corner	10 00		
9 00	Densmore's Mills	10 00		
1,592 27	Digby	568 00	200 00	60 00
67 68	Discouse	47 50		
7 35	Doctor's Brook	10 00		
48 79	Doctor's Cove	19 22		
14 20	Douglas	10 00		
14 65	Dover-Ouest	17 00		
21 43	Dublin Shore	10 00		
10 00	Duncan	10 00		
10 82	Dunmore	10 00		
91 58	Durham	54 25		

Etat No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
8 45	Dutch Village (5 trimestres)	12 50		
41 39	Earltown	22 00		
55 17	East Bay	20 00	20 00	
17 50	East Bay, côté nord (*y compris arrérages)	*20 50		
7 77	East Chebogue	10 00		
65 17	Eastern Harbor (*y compris arrérages)	*22 50		
15 45	East Folly Mountain	10 00		
11 05	East Jeddore	10 00		
7 50	East Margaree	10 00		
29 24	East New Annan	34 00		
28 00	East Port Medway (*y compris arrérages)	*40 00		
6 36	East River	10 00		
20 00	East River, St. Mary's	20 00		
0 06	East side of Chezzetcook	10 00		
0 59	East side of Pubnico Harbor	24 00		
9 39	East side of Ragged Island	10 00		
11 59	Eastville	12 00		
348 30	Economy	212 00		
17 50	Ecum Secum (depuis le 1er mai 1879)	9 17		
17 00	Eel Brook (*y compris arrérages)	*20 50		
6 58	Eel Creek	10 00		
14 51	Eel Lake	10 00		
1 84	Eig Mountain	10 00		
5 50	Elgin (late East Side, West Branch, East River)	10 00		
198 57	Ellershouse	96 00		
160 40	Elmsdale (*y compris arrérages)	*76 50		
89 00	Enfield (*y compris arrérages)	*62 00		
18 20	English Corner	10 00		
105 60	English Town	108 00		
14 01	Enon	10 00		
8 50	Erinville	12 00		
12 94	Eskasoni	10 00		
1 54	Etna	10 00		
11 33	Factory Dale	10 00		
1 23	Falkland	10 00		
12 58	Falmouth	12 00		
100 11	Falmouth, Windsor Bridge	48 00		
10 00	Fenwick	10 00		
123 13	Five Islands	98 00		
15 79	Five Mile River	10 00		
19 00	Fletcher's Station	10 00		
29 93	Folly Lake	16 50		
60 03	Folly Mountain	74 00		
1 57	Folly River (fermé depuis le 1er mars 1879)			
175 69	Folly Village	158 00		
17 00	Forbes	10 00		
8 97	Forks, Baddeck	10 00		
9 69	Forties Settlement	10 00		
8 49	Foster's	10 00		
54 49	Fouchie (*y compris arrérages)	*27 50		
30 13	Four Mile House (depuis le 1er août 1879)	13 34		
9 19	Fox Harbor	10 00		
26 82	Fox River (*y compris arrérages)	*13 50		
14 69	Framboise	10 00		

ETAT No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
0 78	Fraser's Grant	10 00		
15 03	French River	12 00		
4 48	French Road	10 00		
5 76	Frenchvale	10 00		
123 02	French Village	62 00		
69 68	Gaberouse	30 76		
13 96	Garden of Eden	10 00		
8 93	Gardiner Mines	10 00		
96 67	Gaspereaux (*y compris arrérages)	*33 50		
8 50	Gavelton	10 00		
67 91	Gay's River	26 00	6 00	
29 97	Gay's River Road	16 00		
16 85	George's River (*y compris arrérages)	*10 84		
55 08	Getson's Point do	*26 50		
1 91	Giant's Lake	10 00		
2 00	Gilbert Cove	10 00		
6 98	Gillies Lake	10 00		
1 97	Gillies Point	10 00		
17 00	Glen Alpine (8 trimestres)	20 00		
13 23	Glendale	10 00		
52 27	Glenelg	63 00		
82 81	Glengarry Station	54 00		
44 15	Glen Margaret (*y compris arrérages)	*24 50	10 00	
6 65	Glen Road	10 00		
5 76	Glenshee	10 00		
50 77	Glenwood (*y compris arrérages)	*20 50		
10 30	Goff	10 00		
248 73	Goldenville (*y compris arrérages)	*96 50		
16 83	Gold River	10 00		
61 05	Goose River	38 00	4 00	
67 00	Gore (*y compris arrérages)	*42 50		
33 75	Goshen, Colchester (5 trimestres)	12 50		
18 10	Goshen, Guysboro'	10 00		
75 27	Grafton (*y compris arrérages)	*38 00		
8 00	Grand Anse (3 trimestres)	7 50		
8 39	Grand Etang	10 00		
23 09	Grandique Ferry	26 00		
24 97	Grand Joggin (depuis le 1er août 1879)	6 67		
15 00	Grand Lake Station	10 00		
7 14	Grand Mira, North	10 00		
10 19	Grand Mira, South	10 00		
18 26½	Grand Narrows	10 00		
17 32	Grand Narrows, South	10 00		
161 50	Grand Pré	104 00		
40 06	Grand River	40 00		
37 10	Granton (*y compris arrérages)	*13 50		
14 75	Granville Centre	10 00		
421 97	Granville Ferry	160 00		
538 23	Great Village	220 00		
11 37	Greenfield	10 00		
14 63	Greenfield, St. Mary's	10 00		
24 05	Green Hill	10 00		
10 09	Green's Creek	10 00		
68 00	Greenville (*y compris arrérages)	*45 00	8 00	
89 71	Greenville Station	46 00	100 00	

ETAT No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
5 62	Greenwood	10 00		
35 43	Grosses Coques (*y compris arrérages)	*20 00		
7 35	Grosvenor	10 00		
13 90	Groves Point (*y compris arrérages)	*18 00		
5 69	Gulf Shore	12 00		
22 63	Gunning Cove	20 00		
564 93	Guysborough	512 00		60 00
25 80	Guysborough, Intervale	24 00		
13 23	Hackett's Cove	10 00		
10 00	Hainsville	10 00		
5 70	Half Island Cove	10 00		
14 97	Half-way Brook	10 00		
3 62	Half-way Cove	10 00		
12 60	Half-way River	16 00		
36,689 01	Halifax (salaires et dépenses indiqués ailleurs)			
8 07	Hallowell Grant	10 00		
29 94	Hall's Harbor (*y compris arrérages)	*32 00		
9 74	Hansford (3 trimestres)	7 50		
507 58	Hantsport (*y compris arrérages)	*269 00		
143 99	Harbor au Bouche do	*76 00		
9 00	Harbor Road	10 00		
95 00	Harborville (*y compris arrérages)	*30 50		
6 59	Hardwood Lands	10 00		
10 78	Harmony	10 00		
18 16	Harmony Mills	10 00		
23 93	Harrigan Cove	10 00		
23 91	Hartford	10 00		
1 62	Hastings	10 00		
12 46	Havelock	10 00		
6 03	Hay's River	10 00		
21 65	Head of Amherst	10 00		
5 37	Head of Indian Harbor Lake (dep. le 1er juin '79)	8 33		
38 23	Head of Jeddore (*y compris arrérages)	13 50		
193 79½	Head of Jordan River do	*109 00		
87 64	Head of St. Margaret's Bay (*y compris arrérages)	*84 50		
57 73	Head of St. Mary's Bay do	*38 00		
31 62	Head of South River Lake do	*13 50		
84 29	Head of Tatamagouche Bay do	*31 50		
31 34	Head of Wallace Bay do	*17 50		
15 65	Head of Wallace Bay, côté nord	10 00		
49 20	Heatherton	26 00		
7 50	Hebb's Cross (y compris arrérages)	*25 00		
283 64	Hebron	199 00		
10 53	Hemford	10 00		
24 93	Henderson Settlement	10 00		
7 39	Hennigar	10 00		
23 43	Herring Cove (5 trimestres)	12 50		
0 01	Higginton (fermé le 1er juin 1879)	1 67		
5 69	Highbury	10 00		
41 88	Highfield	10 00		
25 08	Highland Village	10 00		
16 00	Hillsborough	16 00		
13 50	Hillside (*y compris arrérages)	*13 50		
14 73	Holland Harbor	10 00		
11 17	Hodson	10 00		

ETAT No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
247 66	Hopewell	144 00		
12 03	Hornsey	10 00		
127 11	Horton Landing (*y compris arrérages)	*52 00		
127 85	Hubbard's Cove do	*81 05		
13 00	Hunter's Mountain	10 00		
19 00	Hunt's Point	10 00		
4 69	Indian Brook	10 00		
30 16	Indian Harbor, Halifax (*y compris arrérages)	*24 50		
8 28	Indian Point	10 00		
51 00	Inglisville	10 00		
58 74	Ingonish (*y compris arrérages)	*33 50		
27 21	Ingram River (*y compris arrérages)	*13 50		
31 78	Irish Cove	10 00		
69 06	Isaac's Harbor (*y compris arrérages)	26 81	*8 00	
36 92	Isaac's Harbor, côté Est (*y compris arrérages)	*20 50		
15 80	Jackson	10 00		
1 60	Jackson Road	10 00		
40 00	Jacksonville (*y compris arrérages)	*17 00		
33 00	James River (6 trimestres)	15 00		
7 63	Joggin Bridge (depuis le 1er août 1879)	6 67		
122 71	Joggin Mines (*y compris arrérages)	*67 00		
17 82	Jordan Bay	10 00		
22 50	Judique	20 00		
10 29	Kelly's Cove	10 00		
48 33	Kempt (*y compris arrérages)	*24 50		
10 00	Kempt Head	10 00		
10 30	Kempt Road	10 00		
50 63	Kempt Shore (*y compris arrérages)	*27 50		
10 33	Kempt Town	10 00		
31 89	Kemptville	10 00		
79 80	Kennetcook	36 00		
9 16	Kennington Cove (depuis le 1er mai 1879)	9 17		
17 00	Kerrowgare	10 00		
1,759 68	Kentville	814 00		120 00
9 50	Keppoch	10 00		
17 44	Ketch Harbor	10 00		
6 68	Kewstoke	10 00		
19 06	Kilkenny Lake	10 00		
4 00	Kingsbury (5 trimestres)	12 50		
115 76	Kingsport	54 00		
409 36	Kingston Station (*y compris arrérages)	*170 00	*85 00	
15 11	Kingston Village	14 00		
50 74	Kinsman's Corners	18 00		
0 47	Kirkhill	10 00		
10 00	Knoydart	10 00		
4 97	Kolbeck	10 00		
11 16	La Have Cross Roads	12 00		
10 57	Lac Ainslie, côté est	14 00		
10 00	Lac Ainslie, côté sud	10 00		
	Lac Ainslie, côté ouest	10 00		
7 30	Lac Egmont	10 00		
8 03	Lac George, King's (*y compris arrérages)	*13 50		

Etat No 3. C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maitres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
4 71	Lac George, Yarmouth	10 00		
10 00	Lakelands	10 00		
11 48	Lac Law	10 00		
5 52	Lac Paul	10 00		
10 50	Lake Road	10 00		
4 14	Lakevale	10 00		
55 61	Lakeville (*y compris arrérages)	*37 00		
5 61	Langille's	10 00		
7 38	Lantz	10 00		
23 50	L'Ardoise (*y compris arrérages)	26 00		
8 99	Larry's River	10 00		
6 04	Latties Brook	10 00		
362 61	Lawrencetown, Annapolis	262 00		
9 96	Lawrencetown, Halifax	10 00		
16 98	Leicester	10 00		
7 91	Leitches Creek	10 00		
20 32	Lennox Ferry	10 00		
20 62	Lequille	10 00		
4 84	Lewis Bay	10 00		
22 29	Lewis Head	12 00		
16 32	Lime Rock	10 00		
125 44	Lingan	94 00		
37 33	Liscombe (*y compris arrérages)	*38 00		
46 10	Liscombe Mills do	*24 00		
1 50	Lismore (depuis le 1er mars 1880)	0 84		
54 95	Little Bass River (*y compris arrérages)	20 50		
52 55	Little Bras D'Or	30 00		
269 69	Little Glace Bay	193 00		
18 25	Little Harbor	14 00		
11 35	Little Judique	10 00		
15 16	Little Lorraine	10 00		
7 89	Little Narrows	10 00		
6 05	Little River, Cumberland	10 00		
47 00	Little River, Digby	18 00		
81 06	Little River, Middle Musquodoboit	28 00		
29 46	Little Tracadie (*y compris arrérages)	*23 50		
19 14	Littlewood do	*15 50		
1,464 18	Liverpool (*y compris $60 au bureau interméd.)	*714 50		120 00
4 54	Livingstone Cove	10 00		
15 78	Lochaber	18 00		
127 23	Lockhartville (*y compris arrérages)	*55 00		
22 93	Loch Lomond	10 00		
22 43	Lochside	12 00		
625 43	Lockeport (*y compris arrérages)	*385 50		
23 00	Loganville	22 00		
582 56	Londonderry Station	233 03	80 00	
164 49	Long Island, Digby	64 00		
11 04	Long Island, Kings	10 00		
24 23	Long Point	13 33		
13 06	Lorne	10 00		
226 42	Lorway Mines	88 00		
152 50	Louisburg (*y compris arrérages)	*80 00		
10 81	Lovat (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
103 96	Lower Argyle (*y compris arrérages)	40 00		
35 56	Lower Barney's River	22 00		
18 00	Lower Caledonia	10 00		

Etat No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
125 74	Lower Canard (*y compris arrérages)	150 00		
39 43	Lower Cove do	34 50		
7 59	Lower East Pubnico do	*22 50		
38 57	Lower Economy do	*17 00		
93 90	Lower Five Islands	10 00		
82 44	Lower Granville (*y compris arrérages)	*33 00		
13 58	Lower La Have	12 00		
61 48	Lower L'Ardoise	34 00		
6 63	Lower Maccan	10 00		
33 25	Lower Pereaux (*y compris arrérages)	*17 00		
7 56	Lower Prospect	10 00		
5 21	Lower River Inhabitants	10 00		
45 82	Lower Selmah (*y compris arrérages)	*24 50		
5 57	Lower Settlement, rivière du Milieu	10 00		
18 67	Lower Settlement, rivière du Sud	10 00		
11 00	Lower Ship Harbor	10 00		
293 39	Lower Stewiacke	100 00		
20 17	Lower Wentworth	10 00		
9 06	Lower West Pubnico	10 00		
46 16	Lower Wood Harbor (*y compris arrérages)	*17 00		
22 77	Low Point	16 00		
820 02	Lunenburg (*y compris arrérages)	*473 00		
8 62	Lynn	10 00		
22 00	McAdam's Lake	10 00		
7 44	McArras Brook	10 00		
11 22	McAulays	10 00		
2 93	McKay's Point	10 00		
8 19	McKinnon's Harbor	10 00		
12 96	McLellan's Brook	10 00		
2 35	McLeod's (depuis le 1er novembre 1879)	4 17		
3 03	McLellan's Mountain	10 00		
12 62	McPherson's Ferry	10 00		
265 50	Mabou	188 00	70 00	
8 10	Mabou Coal Mines	10 00		
5 50	Mabou Harbor	10 00		
233 00	Maccan	206 00		
380 06	Mahone Bay (*y compris arrérages)	*182 00		
58 05	Main-à-Dieu do	*36 00		
30 65	Maitland, Annapolis do	*13 50		
543 05	Maitland, Hants	356 00		
98 91	Maitland, Yarmouth	50 00		
6 13	Malagash	10 00		
7 68	Malagash Point	10 00		
17 34	Malagawatch	12 00		
15 86	Malignant Cove (*y compris arrérages)	*17 00		
4 00	Mansfield (depuis le 1er septembre 1879)	5 84		
12 15	Mapleton (ci-dev. Maccan Mountain ; *y c. arrér.)	*13 50		
6 50	Marble Mountain	10 00		
93 50	Margaree Harbor (*y compris arrérages)	*55 00		
249 77	Margaree Forks (11 trimestres)	233 50		
92 88	Margaretsville (*y compris arrérages)	*35 50		
27 61	Marie Joseph do	*30 00		
17 55	Marion Bridge	10 00		
26 54	Marriott's Cove (*y compris arrérages)	*11 50		
9 84	Marsh	10 00		

ETAT No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
16 85	Marshall's Town	12 00		
10 47	Marshy Hope (*y compris arrérages)	*12 50		
20 05	Martin's Point	10 00		
11 70	Martin's River	10 00		
1 20	Marydale	10 00		
4 36	Maryvale	10 00		
25 34	Mass Town	12 00		
3 58	Matheson	10 00		
2 73	Mavillette (depuis le 1er décembre 1879)	4 17		
43 00	Meagher's Grant	11 50		
12 00	Medford	10 00		
82 97	Melrose	98 00		
142 90	Melvern Square	57 14		
53 03	Merigonishe	24 00		
81 23	Metaghan	32 00		
98 22	Metaghan River	34 00		
30 26	Middleboro (*y compris arrérages)	*17 50		
7 00	Middle Clyde River (2 trimestres)	5 00		
17 11	Middle County Harbor	10 00		
15 83	Middlefield	10 00		
13 00	Middle LaHave Ferry	10 00		
4 59	Middle Manchester	10 00		
216 29	Middle Musquodoboit (*y compris arrérages)	*112 00		
2 14	Middle Ohio (2 trimestres)	5 00		
23 47	Middle Pereaux	10 00		
5 44	Middle Porters Lake	10 00		
10 99	Middle River	12 00		
10 50	Middle Section of N. E. Margaree	10 00		
0 68	Middle Settlement of Barney's River	10 00		
4 59	Middle Settlement of South River	10 00		
49 35	Middle Stewiacke (*y compris arrérages)	*24 50		
645 40	Middleton	232 00		
1 09	Middle Town	10 00		
12 08	Milford	10 00		
19 00	Milford Haven Bridge	10 00		
81 31	Milford Station (*y compris arrérages)	*48 50		
21 21	Mill Brook	14 00		
8 00	Mill Cove	10 00		
41 49	Miller's Creek (*y compris arrérages)	*15 50		
30 50	Millsville	10 00		
221 13	Mill Village	110 00		
10 92	Millville	10 00		
354 41	Milton	218 00		
53 73	Minudie	30 00		
6 71	Mira Gut	10 00		
9 37	Montague Gold Mines	20 00		
25 55	Moose Brook	10 00		
10 95	Mooseland	10 00		
5 82	Moose River	10 00		
32 27	Morden	16 00		
1 79	Morley Road	10 00		
7 48	Morristown, Antigonishe	10 00		
3 22	Morristown, King's	10 00		
0 00	Morton's Corner	10 00		
2 91	Mortonville	10 00		
26 07	Moser's River	10 00		

7—7**

Etat No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
11 30	Mosherville	10 00		
4 50	Mossman's Grant	10 00		
46 62	Mount Denison (*y compris arrérages)	*20 50		
87 00	Mount Hanley do	*48 50		
8 46	Mount Pleasant	10 00		
9 39	Mount Thom Settlement	10 00		
217 50	Mount Uniacke	190 00		
3 01	Mull River	10 00		
7 43	Murchyville	10 00		
116 70	Musquodoboit Harbor (*y compris arrérages)	*65 50		
41 50	Nappan (*y compris arrérages)	*22 50		
70 21	Nappan Station do	*40 00		
22 75	Necum Tench	10 00		
63 00	New Albany (*y compris arrérages)	*64 00		
10 00	New Boston	10 00		
6 70	Newbridge (fermé le 28 février 1880)	11 00		
116 47	New Campbellton (*y compris arrérages)	*60 50		
7 99	New Canada	10 00		
19 83	Newcomb Corner	10 00		
10 60	New Cornwall	10 00		
10 09	New Gairloch	10 00		
30 52	New Germany	16 00		
2,628 75	New Glasgow	942 00	100 00	120 00
16 15	New Harbor	10 00		
24 13	New Larig	12 00		
18 28	New Minas	14 00		
382 53	Newport	384 00		40 00
14 88	Newport Corner	24 00		
151 45	Newport Landing	60 00		
64 81	Newport Station (*y compris arrérages)	*36 00	60 00	
56 43	New Ross	32 00		
7 55	New Ross Road	10 00		
7 90	Newton Mills	10 00		
5 64	Newtown	10 00		
7 38	New Tusket	10 00		
67 45	Nictaux Falls (*y compris arrérages)	*39 00		
31 73	Niel's Harbor	10 00		
45 59	Nine Mile River	12 00		
103 97	Noel (*y compris arrérages)	*75 25		
17 63	Noel Shore	10 00		
4 95	North Alton	10 00		
15 57	North Beaver Bank	10 00		
36 64	North Brookfield (*y compris arrérages)	*27 50		
25 34	North-East Branch Margaree	12 00		
55 36	North-East Harbor	28 00		
6 10	Northfield	10 00		
7 00	North Medford	10 00		
7 83	North Mountain	10 00		
48 00	Northport (*y compris arrérages)	*20 50		
4 49	North Range Corner	10 00		
36 56	North River	10 00		
11 59	North River Bridge, Colchester	18 00		
19 30	North River Bridge, Victoria (*y comp. arrérages)	*20 50		
3 93	North Salem	10 00		
16 59	North Section of Earltown	10 00		

Etat No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
9 40	North Shore, Cumberland	12 00		
6 50	North Shore, Victoria	10 00		
936 90	North Sydney (*y compris arrérages)	*442 00		40 00
95 06	North-West Arm	28 00		
13 11	North-West Cove	10 00		
91 59	Oakfield (*3 trimestres)	*7 50		
8 09	Oak Park	10 00		
24 00	Ogden	10 00		
6 99	Ogilvie	10 00		
8 50	Ohio	10 00		
47 09	Old Barnes (*y compris arrérages)	*37 50		
31 89	Oldham	30 00		
27 67	Onslow	18 00		
8 20	Orangedale	10 00		
10 00	Outer Island de Port Hood (6 trimestres)	15 00		
17 25	Outlet of Lake Ainslie	10 00		
11 00	Owl's Head Harbor	10 00		
431 39	Oxford (*y compris arrérages)	*268 50		
13 50	Oyster Ponds	10 00		
128 16	Palmer's Road (*y compris arrérages)	*55 50		
198 20	Paradise Lane	64 00		
	Parker's Cove	10 00		
5 82	Park's Creek	10 00		
993 50	Parrsborough	326 00	40 00	40 00
7 20	Parrsborough Shore	10 00		
10 00	Partridge Island	10 00		
15 12	Peggy's Cove	10 00		
22 26	Pembroke	10 00		
19 31	Petite de Grat (*y compris arrérages)	*20 50		
77 62	Petit Passage do	*40 50		
86 41	Petite River Bridge	24 00		
9 48	Petpaswick Harbor	10 00		
3,459 78	Pictou	984 00	100 00	160 00
134 83	Picton Landing	30 00		
17 10	Piedmont Valley	10 00		
26 04	Pine Tree	10 00		
66 12	Pirate Harbor	43 00		
16 75	Plainfield	10 00		
9 24	Pleasant Bay	10 00		
	Pleasant Lake	10 00		
20 91	Pleasant Point	10 00		
23 50	Pleasant River	10 00		
3 21	Pleasant Valley, Digby	10 00		
9 00	Pleasant Valley, Pictou	10 00		
12 97	Plymouth	10 00		
7 00	Point Clear	10 00		
7 61	Point Edward	10 00		
6 01	Point of Cape	10 00		
17 15	Pomquet Chapel	10 00		
27 57	Ponds (*y compris arrérages)	*31 00		
14 33	Poplar Hill	10 00		
69 21	Port Acadie	56 00		
80 51	Portapique, (*y compris arrérages)	*44 50		
9 74	Portapique Mountain (*y compris arrérages)	*13 50		

ETAT No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
19 66	Port Beckerton	10 00		
62 43	Port Caledonia	38 00		
71 53	Port Clyde (*y compris arrérages)	*42 50		
13 53	Porter's Lake do	*26 00		
29 06	Port Felix (8 trimestres)	24 00		
116 97	Port George (*y compris arrérages)	*71 50		
79 83	Port Greville do	*30 75		
224 41	Port Hastings	446 00		40 00
327 86	Port Hawkesbury	154 00	160 00	
32 59	Port Hillford (*y compris arrérages)	*19 00		
315 48	Port Hood	180 00		
19 00	Port Hood Island	20 00		
18 80	Port Joli	10 00		
117 66	Port La Tour (*y compris arrérages)	*69 00		
40 02	Port Lorne do	*21 00		
64 55	Port Matoon	30 00		
256 06	Port Medway	130 00		
467 09	Port Mulgrave (7 trimestres)	325 50		
25 48	Port Philip	14 00		
4 40	Port Richmond	20 00		
0 15	Port Royal	12 00		
	Portuguese Cove (les comptes n'ont pas été reçus)			
216 25	Port Williams (*y compris arrérages)	*138 00		
319 74	Port William's Station	171 00	120 00	
27 76	Poulamond (fermé le 31 décembre 1879)	7 50		
8 90	Preston Road	10 00		
15 00	Princeport	10 00		
19 62	Princeville	10 00		
66 44	Prospect (*y compris arrérages)	*26 75		
11 89	Pubnico Beach	10 00		
60 96	Pubnico Harbor	30 00		
530 84	Pugwash	318 00		
30 50	Pugwash River	10 00		
10 46	Purlbrook	10 00		
12 00	Queensville	10 00		
5 71	Ragged Head	10 00		
44 10	Ragged Island	10 00		
39 41	Rawdon (*y compris arrérages)	*21 00		
10 04	Rear of Ball's Creek	10 00		
7 00	Rear of Black River	10 00		
10 42	Rear Judique	10 00		
13 20	Rear Lands, Sporting Mountain	10 00		
18 51	Red Islands (*y compris arrérages)	*21 00	6 00	
10 53	Renfrew	10 00		
25 25	Reserve Mines	16 00		
6 24	Reynardton	10 00		
21 25	Rhodes	12 00		
173 00	Richmond	60 00		
56 72	River Bourgeoise (* y compris arrérages)	*27 50		
18 20	River Dennis	12 50		
3 79	River Dennis Road	10 00		
116 13	River Hebert (*y compris arrérages)	*62 00		
29 80	River Inhabitants Bridge (*y compris arrérages)	*15 00	4 00	
400 80	River John	158 00		
4 76	River John Road	10 00		

ETAT No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
101 78	River Philip	116 00		
142 55	Riversdale (*y compris arrérages)	*43 00		
5 81	Roachvale	10 00		
19 25	Rockingham	12 00		
27 55	Rocklin (*y compris arrérages)	*20 50		
3 21	Rockley	10 00		
42 42	Rockville	10 00		
25 88	Rockwell Settlement	10 00		
15 06	Rocky Bay	10 00		
7 11	Rocky Mountain	10 00		
10 40	Roger's Hill	10 00		
9 55	Roman's Valley	10 00		
17 63	Roseway	12 00		
0 93	Roslin	10 00		
9 01	Ross Corner	10 00		
28 35	Rossway	12 00		
127 60	Round Hill (*y compris arrérages)	*82 00		
2 26	Round Island (fermé le 31 décembre 1879)	7 50		
69 89	St. Andrews, Antigonish	68 00		
36 81	St. Andrews, Colchester	10 00		
30 00	St. Ann's	10 00		
45 05	St. Croix (*y compris arrérages)	*21 50		
13 15	St. Esprit	10 00		
6 36	St. George's Channel	10 00		
65 04	St. Mary's Bay (*y compris arrérages)	*30 50		
7 59	St. Patrick's Channel	10 00		
31 33	St. Paul's	10 00		
469 60	St. Peter's	258 00		
8 90	Salem	10 00		
5 43	Salmon River, Cap-Breton	10 00		
12 00	Salmon River, Digby	12 00		
37 81	Salmon River, Halifax	20 00		
12 11	Salmon River, Lake Settlement	10 00		
68 00	Salt Springs	61 00		
32 69	Sambro	10 00		
21 17	Sand Beach	10 00		
2 62	Sand Point	14 00		
4 95	Sandy Beaches	10 00		
91 04	Sandy Cove	68 00		
39 53	Sandy Point	10 00		
37 57	Saulnierville	28 00		
66 89	Saw Mill Creek (*y compris arrérages)	*26 50		
54 05	Scotch Village	22 00		
50 24	Scotsburn	23 00		
73 65	Scott's Bay (*y compris arrérages)	*27 50		
8 40	Scott's Bay Road	10 00		
66 00	Selmah	30 00		
38 98	Shag Harbor	16 00		
215 45	Sheet Harbor	150 00		
24 24	Sheet Harbor Passage	10 00		
90 79	Sheffield Mills	42 00		
688 13	Shelburne	404 00		40 00
375 10	Sherbrooke	332 00		40 00
32 31	Shinemicas Bridge	20 00		
66 00	Ship Harbor (*y compris arrérages.)	*46 50		

ETAT No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	cts.
20 89	Ship Harbor Lake	10 00		
22 15	Shoal Bay	10 00		
25 44	Short Beach (*y compris arrérages)	*19 00		
406 43	Shubenacadie	234 00		
69 95	Shulie	26 00		
0 00	Shunacadie	10 00		
8 50	Sight Point	10 00		
15 49	Six Mile Brook	10 00		
18 06	Six Mile Road	10 00		
3 00	Skir Dhu (6 trimestres)	15 00		
5 50	Sky Glen	10 00		
2 50	Sluice Point	10 00		
6 92	Smithfield	10 00		
57 68	Smith's Cove (*y compris arrérages)	*34 00		
7 25	Soldiers' Cove	10 00		
115 81	Somerset	60 00		
55 10	Sonora (*y compris arrérages)	*37 50		
112 62	Southampton (*y compris arrérages)	*80 00		
40 21	South Bar of Sydney River (*y compris arrérages)	*17 00		
27 92	South Bay	10 00		
23 40	South Branch	10 00		
6 20	South Cove	10 00		
10 87	South East Passage	10 00		
20 66	South End of Lochaber	10 00		
78 11	South Gut of St. Ann's	18 00		
7 99	South Head of Cow Bay	10 00		
3 06	South McLellan's Mountain	10 00		
98 50	South Maitland	48 00		
46 12	South Ohio	14 00		
9 25	South Range	10 00		
63 54	South Rawdon	140 00		
17 00	South Side of Basin, River Dennis	10 00		
7 94	South Side of Boulardarie	10 00		
9 50	South Side of Whycocomagh Bay	10 00		
11 64	South West Margaree	10 00		
14 50	South West Mabou	10 00		
12 08	Spa Springs	14 50		
96 26	Speitche's Cove	30 00		
55 87	Spencer's Island (*y compris arrérages)	*31 00		
61 50	Springfield	10 00		
593 00	Spring Hill Mines (*y compris arrérages)	*295 50		
65 00	Springville	28 00		
35 34	Spry Bay	16 00		
21 90	Steam Mill Village (y compris arrérages)	*17 00		
34 43	Steep Creek	30 00		
850 85	Stellarton	290 00		
91 08	Stewiacke Cross Roads (*y compris arrérages)	41 50		
20 68	Still Water	11 00		
15 72	Stoddarts	16 00		
22 91	Stonehouse	10 00		
18 00	Stormont	10 00		
39 00	Strathlorne (ci-devant Broad Cove Intervale; *y compris arrérages)	*63 50		
16 26	Stronach Mountain	10 00		
4 78	Summerside	10 00		
131 88	Summerville	58 00		

ETAT No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N. B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
12 79	Sundridge (depuis le 1er mai 1879)	9 17	.....	.....
48 39	Sunnybrae (*y compris arrérages)	*25 00	.....	.....
5 06	Sunnyside	10 00	.....	.....
28 61	Sutherland's Mills (6 trimestres)	15 00	.....	.....
28 27	Sutherland's River (*y compris arrérages)	*24 50	.....	.....
0 99	Swansburg	10 00	.....	.....
1,273 98	Sydney	564 00	200 00	60 00
17 15	Sydney Forks	10 00	.....	.....
261 89	Sydney Mines (*y compris arrérages)	*135 00	.....	.....
14 62	Tancook Island	10 00	.....	.....
184 12	Tangier	166 00	.....	.....
367 07	Tatamagouche	204 00	.....	.....
17 04	Tatamagouche Mountain (*y compris arrérages)	*17 00	.....	.....
21 05	Tenecape	10 00	.....	.....
21 13	Terence Bay	10 00	.....	.....
18 95	The Falls (3 trimestres)	7 50	.....	.....
.....	Thompson's Mills (comptes non reçus)	.....	.....	.....
11 15	Three Mile House	10 00	.....	.....
101 23	Three Sisters	40 49	.....	.....
9 43	Tidnish	10 00	.....	.....
14 33	Toney River	14 00	.....	.....
162 06	Torbay	62 00	.....	.....
18 50	Torbrook	10 00	.....	.....
37 34	Town Plot	10 00	.....	.....
118 40	Tracadie	131 00	.....	.....
.....	Trafalgar	10 00	.....	.....
14 30	Tremont (*y compris arrérages)	*17 00	.....	.....
10 63	Truemanville (depuis le 1er juin 1879)	8 34	.....	.....
4,493 78	Truro	1,146 00	.....	200 00
17 66	Tupperville	10 00	.....	.....
193 12	Tusket	109 00	.....	.....
10 09	Tusket Forks	10 00	.....	.....
32 21	Tusket Wedge	10 00	.....	.....
10 00	Union Centre	10 00	.....	.....
.....	Upper Branch	10 00	.....	.....
29 00	Upper Caledonia	10 00	.....	.....
135 47	Upper Canard (*y compris arrérages)	*57 50	.....	.....
23 55	Upper Clarence	10 00	.....	.....
17 76	Upper Clements	10 00	.....	.....
5 37	Upper Clyde River	10 00	.....	.....
56 94	Upper Cross Roads, St. Mary's	24 00	24 00	.....
52 00	Upper Dyke Village	12 00	.....	.....
116 40	Upper Economy (*y compris arrérages)	*53 00	.....	.....
0 00	Upper Kennetcook	10 00	.....	.....
0 00	Upper La Have (12 trimestres)	30 00	.....	.....
8 44	Upper Malagash	10 00	.....	.....
9 39	Upper Margaree	10 00	.....	.....
89 20	Upper Musquodoboit	80 00	.....	.....
64 15	Upper Newport	42 00	.....	.....
6 25	Upper North River	10 00	.....	.....
20 85	Upper Pereaux	10 00	.....	.....
42 50	Upper Port Latour (*y compris arrérages)	*19 50	.....	.....
39 22	Upper Rawdon	18 00	.....	.....
14 00	Upper Settlement of Baddeck River	10 00	.....	.....

ETAT No 3, C.—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
17 02	Upper Settlement of Middle River	10 00		
50 00	Upper Settlement of River Dennis	16 00		
14 65	Upper Settlement of South River	10 00		
172 46	Upper Stewiacke	106 00		
9 89	Upper Washabuck	10 00		
25 10	Upper Wood Harbor (*y compris arrérages)	*17 00		
12 61	Urbania	10 00		
7 53	Usher	10 00		
164 47	Vale Colliery	62 00		
62 93	Valley Station (*y compris arrérages)	*45 00		
16 15	Vaughan	10 00		
6 78	Vernal	10 00		
10 00	Vernon Mines	10 00		
5 83	Vesuvius	10 00		
5 70	Victoria	10 00		
27 43	Victoria Beach	10 00		
5 67	Victoria Harbor	10 00		
42 77	Victoria Mines (*y compris arrérages)	*31 00		
37 03	Victoria Vale do	*17 00		
30 00	Vogler's Cove do	*23 00		
381 30	Wallace	240 00		
260 37	Wallace Bridge (*y compris arrérages)	*111 50		
24 57	Wallace Ridge do	*17 00		
10 00	Wall Brook	10 00		
129 28	Walton	66 00		
0 00	Warren (fermé le 31 mai 1879)	1 67		
14 28	Waterford	10 00		
20 00	Watervale	10 00		
476 25	Watervilie	190 50		
10 64	Waugh's River	14 00		
81 00	Waverley	56 00		
13 50	Weaver Settlement	14 00		
0 85	Wellington	10 00		
30 46	Wentworth (*y compris arrérages)	*17 00		
60 00	Wentworth Creek	10 00		
202 26	Wentworth Station (*y compris arrérages)	*68 00	100 00	
104 97	West Arichat do	*53 50		
190 60	West Bay do	*85 50	*17 00	
35 59	West Branch River John do	*36 50		
78 24	West Branch River Philip	22 00		
31 51	West Brook	11 50		
4 98	West Cariboo (depuis le 1er août 1879)	6 67		
26 93	Westchester	18 00		
9 50	Westchester Lake	10 00		
27 49	West Chezzetcook (ci-devant Chezzetcook)	10 00		
15 33	West Dublin	16 00		
18 23	West Gore	10 00		
10 01	West Jeddore	10 00		
49 19	West La Have Ferry	10 00		
16 29	West Merigonishe	10 00		
95 69	West New Annan (*y compris arrérages)	*77 20		
29 20	West Newdy Quoddy	10 00		
204 46	Westport	90 00		
16 36	West Pubnico (*y compris arrérages)	*13 50		

ETAT No 3, C—Détails du revenu, des salaires et allocations en la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
63 86	West River	151 00	.....	.....
77 30	West River Station	59 00	.....	.....
1 25	West Side of Lochaber	10 00	.....	.....
8 62	West Side of Middle River	10 00	.....	.....
576 76	Westville	256 00	.....	.....
1,161 81	Weymouth	686 00	.....	100 00
376 04	Weymouth Bridge (*y compris arrérages)	*207 00	.....	.....
8 59	Whitburn	10 00	.....	.....
44 12	White Head (*y compris arrérages)	*19 00	.....	.....
10 50	White Point	10 00	.....	.....
116 40	White Rock Mills (*y compris arrérages)	*55 50	.....	.....
267 34	Whycocomagh	244 00	.....	.....
4 84	Whycocomagh Rear	10 00	.....	.....
12 00	Williamsdale	10 00	.....	.....
26 01	Williamston (fermé le 1er mai 1879)	10 40	.....	.....
237 72	Wilmot	158 00	.....	.....
11 24	Windham Hill	10 00	.....	.....
2,198 22	Windsor	726 00	.....	200 00
12 73	Windsor Junction (5 mois; depuis le 1er août 1879)	3 17	.....	.....
61 01	Wine Harbor	41 00	.....	.....
1,541 02	Wolfville	500 00	.....	60 00
8 66	Woodburne	10 00	.....	.....
15 45	Woodville	10 00	.....	.....
14 00	Wreck Cove	10 00	.....	.....
8 96	Wyse's Corner	10 00	.....	.....
4,510 72	Yarmouth	1,434 00	100 00	200 00
$131,233 22	Totaux	$48,062 57	$2,310 00	$2,320 00

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No. 3, D.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour salaires, etc., en le Nouveau-Brunswick, indiquant, dans chaque cas, le nom de la personne, le service ou la fonction, et le montant payé, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Service de nuit et frais de route.	Total.
	DIVISION DU NOUVEAU-BRUNSWICK.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
J. McMillan	Inspecteur des bureaux de poste	2,200 00		
W. Paisley	Commis de 1re classe	1,400 00		
G. F. Everett	do (division des mandats d'argent, pour les provinces maritimes)	1,800 00		
W. C. Whittaker	Commis de 2me classe	1,100 00		
W. R. Avery	do 3me do	900 00		
W. Hatch	do 4me do	520 00		
W. Bannister	Messager	460 00		
G. McKilligan	Messager temporaire, jusqu'au 31 juil. 1879	33 33		
				8,413 33
	SERVICE DES MALLES PAR CHEMIN DE FER.			
F. W. Blizard	Commis de 2e cl de la malle par ch. de fer.	900 00	206 61	
J. A. McM. Hunter	do do	720 00	140 30	
F. A. Estey	do do	720 00	105 20	
G. M. Ryan	do do	720 00	249 49	
W. Starkie	do do	720 00	148 92	
J. Philps	do do	720 00	165 10	
W. J. Weldon	do do (moins l'am.)	719 00	289 20	
J. R. Pidgeon	do do	720 00	213 82	
G. A. Barker	do do	706 66	230 92	
A. R. Gross	do do	700 00	142 36	
W. Rowan	do do	700 00	46 92	
D. Price	do do	640 00	307 96	
H. Wathen	do do (moins l'am.)	639 00	263 40	
J. G. Miller	do do	640 00	296 11	
J. McKenna	do do	640 00	244 72	
D. McKendrick	do 3e do depuis le 1er sept. '79 et temp. jusq. cette date.	480 00	251 54	
				14,387 23
	Totaux	$19,497 99	$3,302 57	$22,800 56

ETAT No. 3, D.—Détails de tous les paiements faits pour salaires, etc., en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	Report		22,800 56
	BUREAU DE POSTE DE FREDERICTON.		
H. J. Thorne	Maître de poste	1,400 00	
J. Cameron	Commis de 2e classe	1,060 00	
W. B. Phair	do 3e do	600 00	
E. Vavasour	do 4e do	520 00	
A. S. Phair	Facteur	300 00	
J. C. O'Leary	Facteur temporaire, depuis le 27 janvier jusqu'au 31 mars 1880	54 03	
			3,934 03
	BUREAU DE POSTE DE SAINT-JEAN.		
J. V. Ellis	Maître de poste jusq. 28 fév. 1880 (mis à la retraite)	1.600 00	
S. J. King	do depuis le 1er mars 1880	733 34	
J. Woodrow	Sous-maître de poste	1,400 00	
M. J. Potter	Commis de 1re classe	1,200 00	
W. A. Black	do 2e do	980 00	
H. P. Otty	do do	900 00	
A. McNichol	do 3e do	800 00	
R. C. McIntyre	do do	800 00	
J. S. Flaglor	do do	720 00	
A. W. Reed	do do	720 00	
J. W. Ring	do do	600 00	
J. W. Beatteay	do do	600 00	
W. F. Parker	do do jusq. 31 août '79 (démission)	100 00	
F. L. Avery	do do	600 00	
R. D. Woodrow	do do	600 00	
R. A. Hamelin	do do	600 00	
P. G. Maguire	do do	600 00	
T. Jenkins	do do	600 00	
J. H. Ritchie	do do	600 00	
J. L. Finen	do 4e do	470 00	
J. P. Bell	do do	470 00	
A. Thompson	do do	470 00	
J. Leitch	Surintendant des facteurs	600 00	
R. McLaughlin	Facteur	560 00	
W. Young	do	560 00	
J. F. Withers	do	560 00	
C. Belyea	do	560 00	
G W. Plumpton	do	560 00	
W. Lane	do	560 00	
J. Campbell	do	440 00	
J. McManus	do	440 00	
J. Beamish	do depuis le 21 janvier 1880	133 87	
G. Bell	Gardien de bureau	400 00	
N. McKay	Facteur temporaire, depuis le 10 jusqu'au 24 décembre 1879	16 12	
H. Howe	Surintendant de l'appareil de chauffage	510 00	
	Allocations pour habillements des facteurs	421 00	
			22,514 33
	Total		$19,248 92

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

DÉTAILS des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyer, combustible et éclairage ; et du revenu perçu aux différents bureaux de poste en le Nouv.-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
1 37	Abougoggin Road (depuis le 1er février 1880)	1 66	.....	.....
5 06	Acadia (depuis le 1er juillet 1879)	7 50	.....	.....
4 67	Acadia Siding (depuis le 1er juillet 1879)	7 50	.....	.....
6 21	Akerly	10 00	.....	.....
111 88	Albert Mines	54 00	.....	.....
11 00	Aldouane	10 00	.....	.....
41 56	Alexander's Point	20 00	.....	.....
129 60	Alma	92 00	.....	.....
6 87	Anderson	10 00	.....	.....
417 50	Andover (*y compris arrérages)	*301 50	.....	.....
88 55	Annagance	60 00	.....	.....
2 62	Annidale (depuis le 1er juin 1879)	8 33	.....	.....
161 70	Apohaqui	104 00	16 00	.....
3 60	Archibald Settlement	10 00	.....	.....
12 71	Argyle	10 00	.....	.....
136 50	Armstrong's Brook	40 00	8 00	.....
12 60	Armstrong's Corner	10 00	.....	.....
38 41	Aroostook (*y compris arrérages)	*22 50	.....	.....
21 33	Aroostock Junction (depuis le 1er octobre 1879)	5 00	.....	.....
32 00	Arthurette	10 00	.....	.....
12 12	Ashland	10 00	.....	.....
20 76	Avondale	10 00	.....	.....
9 00	Babington	10 00	.....	.....
18 46	Back Bay (*y compris arrérages)	*17 50	.....	.....
223 41	Baie Verte	226 00	.....	.....
9 48	Baie Verte Road	12 00	.....	.....
17 21	Baillie	10 00	.....	.....
13 69	Bairdsville	24 00	.....	.....
4 25	Balmhill	10 00	.....	.....
10 41	Balmoral	10 00	.....	.....
4 03	Barachois	10 00	.....	.....
29 73	Barnaby River	10 00	.....	.....
35 96	Bargesville	14 00	.....	.....
3 75	Barnetsholme	10 00	.....	.....
4 44	Bartibog	10 00	.....	.....
11 65	Bartibogue Bridge	10 00	.....	.....
15 48	Bartlett Mills	10 00	.....	.....
157 53	Bass River (*y compris arrérages)	*58 50	10 00	.....
7 94	Basswood Ridge	10 00	.....	.....
87 66	Bath (*y compris arrérages)	*55 00	.....	.....
919 03	Bathurst	580 00	48 00	60 00
330 87	Bathurst Village (*y compris arrérages)	*182 00	.....	.....
18 56	Baie du Vin	10 00	.....	.....
7 50	Baie du Vin Mills	10 00	.....	.....
42 64	Bayfield	22 00	.....	.....
19 77	Bayside	10 00	.....	.....
13 41	Bayswater	10 00	.....	.....
12 11	Bayview	10 00	.....	.....
3 13	Beach Hill	10 00	.....	.....
21 84	Bear Island	22 00	.....	.....
11 10	Beaver Brook	10 00	.....	.....

ETAT No 3, D.—Détails du revenu, des salaires et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers combustible et éclairage
$ cts.		$ cts.	$ cts	$ cts.
27 57	Beaver Harbor (*y compris arrérages).	*27 50		
43 81	Belledune	26 00		
19 08	Belledune River	26 00		
4 80	Belleisle Bay	10 00		
29 45	Belleisle Creek	10 00		
10 20	Bellenden	10 00		
9 55	Belleville	10 00		
4 25	Belliveaux Village	10 00		
10 77	Belyea's Cove	10 00		
127 89	Benton (*y compris arrérages)	*54 00		
25 03	Berry Mills Station	10 00		
3 88	Berryton	10 00		
4 48	Big Cove	10 00		
3 22	Birdton	10 00		
102 50	Black Brook (*y compris arrérages)	*29 50		
4 75	Black Land	38 00		
25 00	Black Point	10 00		
3 51	Black River, Northumberland	10 00		
23 85	Black River, St. John	12 00		
7 06	Black River Bridge	10 00		
5 67	Black Rock	9 99		
97 41	Blackville	40 00		
9 99	Blair Athol	9 99		
10 07	Blayney Ridge	10 00		
1 02	Blissfield	10 00		
47 98	Blissville (*y compris arrérages)	*29 50		
16 00	Bloomfield, Carleton	10 00		
40 83	Bloomfield, Kings	24 00		
13 25	Bloomfield Ridge (*y compris arrérages)	*13 50		
38 69	Bocabec	16 00		
98 08	Boiestown (*y compris arrérages)	*49 00		
9 18	Botsford Portage	10 00		
5 38	Boudreau Village	10 00		
36 71	Boundary Creek	25 00		
2 82	Boundary, Presqu'ile	9 99		
3 88	Bourgeois	10 00		
23 16	Breadalbane	10 00		
	Bridgedale	10 00		
36 97	Briggs' Corner (*y compris arrérages)	*23 00		
62 63	Bristol do	*45 00		
2 37	Brookvale	10 00		
347 70	Buctouche	190 00		
10 06	Bumfrau	10 00		
8 08	Burnt Church	10 00		
10 56	Burton	10 00		
188 01	Butternut Ridge (*y compris arrérages)	*74 00		
	Cain's River	10 00		
6 28	Caledonia Settlement	10 00		
45 78	Calhoun (depuis le 1er juin 1879)	8 33		
33 03	Cambridge (*y compris arrérages)	*21 00		
6 21	Campbell Settlement, King's	10 00		
12 02	Campbell Settlement, York (*y comp. arrérages)	*13 50		
1,092 38	Campbellton (*y compris arrérages)	*332 00	125 00	50 00
40 76	Campo Bello	62 00		
8 05	Canaan Rapids	10 00		

ETAT No 3, D.—Détails du revenu, des salaires et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
38 94	Canaan Station	10 00		
79 81	Canterbury	143 00		
235 61	Canterbury Station	102 00		
39 00	Cap Bald (*ci-devant Tedish)	16 00		
11 00	Cap de Moselle Creek	10 00		
8 78	Cap Spear	10 00		
184 48	Caraquet (*y compris arrérages)	*90 25	16 00	
1,377 74	Carleton do	*463 00		40 00
72 12	Carleton Station	28 00		
10 81	Carlisle	10 00		
9 63	Carlow	10 00		
6 26	Caron Brook	10 00		
7 78	Carpenter	10 00		
19 40	Carsonville	10 00		
8 76	Carter's Point	10 00		
5 85	Case Settlement	10 00		
12 83	Central Blissville	10 00		
11 78	Central Cambridge	10 00		
15 68	Central Kingsclear	10 00		
19 47	Central Norton	10 00		
4 12	Central Village	10 00		
182 28	Centreville (*y compris arrérages)	*61 50		
7 71	Chance Harbor	10 00		
11 01	Chapman	10 00		
1 51	Charleston	10 00		
3,163 44	Chatham	916 00	360 00	
5 46	Chelmsford (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
12 10	Cherry Vale	10 00		
5 90	Chester	10 00		
103 22	Chipman	36 00	12 00	
9 87	Church Hill	10 00		
22 85	Church Point (*y compris arrérages)	*13 50		
11 17	Clarendon	10 00		
77 46	Clifton, Gloucester	32 00		
104 60	Clifton, King's	64 00		
72 98	Clinch's Mills	24 00		
17 05	Clones	10 00		
23 01	Coal Branch	12 00		
22 49	Coal Branch Station (*y compris arrérages)	*17 60		
12 63	Coal Creek	10 00		
9 48	Coal Mines	12 00		
12 82	Coates' Mills	10 00		
75 82	Cocaigne (3 trimestres)	54 00		
5 80	Cocaigne River	10 00		
20 56	Cody's	10 00		
	Coldstream	12 00		
29 49	Cole's Island (*3 trimestres)	10 00	*6 00	
131 00	Collina	52 80		
4 86	Connell (depuis le 1er novembre 1879)	4 17		
12 95	Cookville	10 00		
19 87	Cork Station (*y compris arrérages)	*13 50		
39 58	Corn Hill	12 00		
10 06	Coverdale	10 00		
4 82	Cox's Point	10 00		
31 66	Cumberland Bay	14 00		
15 86	Cumberland Point	10 00		

ETAT No 3, D.—Détails du revenu, des salaires et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
7 10	Cumming's Cove	10 00		
43 69	Curryville	10 00		
672 03	Dalhousie	476 00	80 00	40 00
12 18	Daniel (depuis le 1er mai 1879)	9 16		
8 74	Dawson Settlement	10 00		
117 40	Debeck (*y compris arrérages)	*51 50		
145 83	Derby	56 00		
15 74	Dipper Harbor	10 00		
0 85	Dixon's Point	10 00		
71 53	Doaktown (*y compris arrérages)	*31 00		
1 11	Doherty	10 00		
4 21	Doherty's Mills	10 00		
8 89	Donegal	10 00		
1,199 14	Dorchester	430 00	30 00	60 00
3 07	Dorchester Crossing	10 00		
12 00	Douglas	10 00		
15 10	Douglas Harbor	10 00		
226 02	Douglastown	118 00		
7 91	Dover	10 00		
4 84	Doyle Settlement	10 00		
23 16	Dumbarton Station	13 00		
2 15	Dumfries	10 00		
5 05	Dundee	10 00		
15 65	Dungiven	10 00		
21 27	Dunphy	12 00		
10 97	Dupey's Corners	10 00		
6 06	East Scotch Settlement	10 00		
24 00	Edgett's Landing	28 00		
276 70	Edmundston	126 00		
16 43	Eel River	18 00		
246 34	Elgin	82 00		
7 49	Elgin Road	10 00		
12 14	Elmsville	10 00		
8 27	Elmwood	10 00		
10 86	Emigrant Road	10 00		
19 51	Emigrant Settlement	16 00		
7 44	English Settlement	10 00		
25 09	Enniskillen Station	16 00		
30 04	Escuminac	10 00		
9 17	Esdraelon	10 00		
11 54	Fairfield	10 00		
43 74	Fairhaven (*y compris arrérages)	*13 50		
349 03	Fairville	264 00		
10 00	Farmerston	10 00		
8 40	Fawcett Hill	10 00		
10 05	Fenwick	10 00		
7 08	Ferris	10 00		
8 65	Ferryville	10 00		
36 23	Flatlands	41 00		
195 01	Florenceville	236 00	20 00	
26 63	Florenceville East	20 00		
4 05	Flower's Cove	10 00		
42 80	Foreston (*y compris arrérages)	*20 50		

ETAT No 3, D.—Détails du revenu, des salaires et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
10 10	Forks	10 00		
15 51	Foster's Cove	10 00		
19 95	Fox Creek	10 00		
8,218 57	Fredericton (appointements et dépenses indiqués ailleurs)			
230 30	Fredericton Junction (*y compris arrérages)	*100 78		
4 81	Fredericton Road	10 00		
5 83	French Lake	10 00		
8 78	French Village	10 00		
310 14	Gagetown	366 00	80 00	40 00
4 70	Gailey	10 00		
23 45	Gardner's Creek	10 00		
6 00	Garnet	10 00		
18 00	Gaspereaux	28 00		
7 21	Gaspereaux Station	10 00		
6 35	Geary	10 00		
9 32	Germantown	10 00		
57 33	Glassville (*y compris arrérages)	*33 00		
10 01	Glen Anglin	10 00		
6 80	Glen Porter	10 00		
4 84	Golden Grove	10 00		
3 99	Golden Grove Mills	10 00		
9 95	Golden Ridge	10 00		
13 40	Good Corner	10 00		
6 11	Gooseberry Cove	10 00		
8 72	Goose Creek	10 00		
8 60	Gordonsville	10 00		
16 65	Goshen	10 00		
5 45	Gowland Mountain	10 00		
33 49	Grafton	14 00		
70 75	Grand Ance	28 87		
7 30	Grand Bay	10 00		
380 18	Grand Falls	252 00		
5 97	Grand Falls Portage	10 00		
12 23	Grandigue	10 00		
177 01	Grand Manan (*y compris arrérages)	*86 50	12 00	
39 00	Grand River (*y compris arrérages)	*34 00		
9 54	Grant	10 00		
66 96	Great Shemogue (*y compris arrérages)	*30 50		
5 78	Greenfield	10 00		
21 01	Green River	17 00		
23 15	Greenwich Hill	20 00		
4 54	Greer	10 00		
12 46	Grey's Mills	10 00		
7 58	Gueguen	10 00		
28 21	Hammondvale	41 00		
49 32	Hampstead (*y compris arrérages)	*19 50		
222 20	Hampton	52 00		
4 98	Hamtown	10 00		
0 00	Hanwell	10 00		
8 16	Hardingville	10 00		
8 65	Hardwicke	10 00		
5 31	Harewood	10 00		
10 87	Harley Road	10 00		
122 99	Hartland	72 00		

ETAT No 3, D.—Détails du revenu, des salaires et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
17 03	Hart's Mills	10 00		
228 02	Harvey	245 00		
135 55	Harvey Station	82 00		
8 00	Hastings	10 00		
15 34	Head of Tide	9 99		
13 13	Hebron	10 00		
5 41	Henderson's Settlement	10 00		
12 50	Heron Island	10 00		
8 99	Hibernia	10 00		
25 18	Highlands	10 00		
347 82	Hillsborough	309 00		
15 00	Hillsdale	10 00		
8 17	Hillside	10 00		
5 31	Hiram	10 00		
15 17	Holdenville	10 00		
9 20	Holmesville	10 00		
25 74	Hopewell	27 00		
150 00	Hopewell Cape	210 00		
268 82	Hopewell Corner (*y compris arrérages)	*136 25	20 00	
116 00	Hopewell Hill	70 00		
4 55	Hopper	10 00		
56 17	Hoyt Station (*y compris arrérages)	*27 50		
9 47	Hunters' Home	10 00		
0 27	Ida (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
9 29	Indian Island	10 00		
	Indian Mountain	10 00		
1,215 13	Indiantown	480 00		40 00
9 52	Intervale	10 00		
2 63	Irishtown	10 00		
9 03	Irving Settlement	10 00		
10 20	Jacksontown	10 00		
69 09	Jacksonville	52 00		
12 28	Janeville	10 00		
11 00	Jeffrey	10 00		
32 69	Jemseg	14 00		
15 32	Jenkins	10 00		
11 18	Johnson's Mills	10 00		
13 58	Johnston	10 00		
	Johnville	10 00		
19 44	Jolicure	10 00		
17 00	Juvenile Settlement	10 00		
6 69	Kars	10 00		
8 12	Kay Settlement	10 00		
7 26	Keats	10 00		
25 23	Keohan	10 00		
3 39	Kerry	10 00		
34 14	Keswick Ridge	28 00		
60 48	Kilburn's Landing	24 21		
54 15	Kincardine (*y compris arrérages)	*26 15		
50 67	Kingsclear	24 00		
0 03	Kingsley	10 00		
457 53	Kingston, Kent	416 00		40 00
78 32	Kingston, Kings	124 00		

7—8**

ETAT No 3, D.—Détails du revenu, des salaires et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers combustible et éclairage
$ cts.		$ cts.	$ cts	$ cts.
53 50	Kintore (*y compris arrérages)	*47 50		
23 27	Kirkland do	*13 50		
26 07	Knowlesville do	*20 50		
11 23	Knoxford	10 00		
84 05	Kouchibouguac	56 00		
20 00	Lakefield	20 00		
34 76	Lake George	24 00		
10 22	Lake Road	10 00		
10 84	Lakeview	10 00		
37 16	Lakeville (*y compris arrérages)	*13 50		
16 94	Lakeville Corner	10 00		
17 57	Land's End	10 00		
3 82	Lawfield	10 00		
39 45	Lawrence Station	16 00		
10 37	Lawson	10 00		
20 09	Ledge	10 00		
34 00	Lepreaux	32 00		
82 31	L'Etete (*y compris arrérages)	*31 50		
5 39	Lewis Mountain	10 00		
11 65	Lewisville	10 00		
18 43	Lilly Lake	10 00		
15 34	Lincoln	10 00		
9 07	Lindsay	10 00		
7 25	Linton's	10 00		
2 30	Little Branch	10 00		
73 00	Little Lepreaux	14 00		
8 26	Little Ridge	10 00		
3 19	Little River, Coverdale	10 00		
10 00	Little River, Elgin	10 00		
14 55	Little River, Sunbury	10 00		
17 67	Little Rocher	12 00		
20 72	Little Shemogue	14 00		
20 58	Little Shippigan (*y compris arrérages)	*13 50		
8 16	Loch Lomond	10 00		
9 40	Londonderry	10 00		
16 87	Long Creek	10 00		
3 42	Long Point	10 00		
15 19	Long Reach	10 00		
7 02	Long Settlement	10 00		
55 96	Lord's Cove (*y compris arrérages)	*20 50		
8 71	Lower Brighton	10 00		
42 97	Lower Canterbury	24 00		
54 97	Lower Cape (*y compris arrérages)	*41 50		
8 86	Lower Caraquet (fermé le 30 novembre 1879)	6 67		
	Lower Coverdale	10 00		
7 00	Lower French Village (3 trimestres)	7 50		
5 62	Lower Gagetown (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
3 53	Lower Hayneville	10 00		
10 26	Lower Line, Queensbury	10 00		
12 29	Lower Newcastle	12 00		
14 58	Lower Pockmouche	10 00		
4 89	Lower Poquiock	10 00		
28 62	Lower Prince William	24 00		
11 62	Lower Queensbury	10 00		
0 39	Lower Southampton	16 00		

ETAT No 3, D.—Détails du revenu, des salaires et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
9 55	Lower Turtle Creek	10 00		
29 75	Lower Wakefield	25 00		
11 82	Lower Woodstock	12 00		
3 52	Lozier Settlement	10 00		
16 84	Ludlow	12 00		
8 22	Lutes Mountain	10 00		
8 33	Lynnfield	10 00		
	Lyttleton	10 00		
99 68	McAdam Junction	42 00		
14 80	McAlpine	10 00		
17 65	McDonald's Corner	10 00		
20 96	McDonald's Point	10 00		
4 53	McDougall Settlement	10 00		
14 24	McGinley (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
13 80	McKenzie's Corner	22 00		
12 63	McLaughlin	10 00		
10 18	McLaughlin Road	10 00		
11 22	McLeod's Mills	10 00		
9 46	McNamee	10 00		
11 71	Maces Bay	10 00		
6 33	Mactaquack	10 00		
12 60	Magaguadavie	10 00		
9 06	Magundy	10 00		
12 96	Manners Sutton	10 00		
24 00	Maple Green (*y compris arrérages)	*44 00		
3 45	Maplehurst	10 00		
9 12	Mapleton	10 00		
1 59	Mapleview (depuis le 1er février 1880)	1 67		
8 07	Maquapit Lake	10 00		
40 63	Markhamville (*y compris arrérages)	*17 50		
45 82	Marysville	42 00		
65 34	Maugerville	26 00		
19 05	Mechanics' Settlement	10 00		
283 02	Memramcook	144 00		
7 94	Middle Coverdale	10 00		
26 78	Middle St. Francis (*y compris arrérages)	*17 50		
347 74	Middle Sackville	141 34		
57 09	Middle Simmonds	30 00		
19 66	Middle Southampton	12 00		
1 76	Midgic (3 trimestres)	7 50		
20 95	Midland	10 00		
77 89	Milford	14 50		
15 12	Milkish	10 00		
12 37	Mill Brook	10 00		
8 02	Mill Cove	10 00		
3 00	Mill Creek	10 00		
73 60	Milledgeville	66 00		
45 12	Millstream (*y compris arrérages)	*33 50		
429 06	Milltown, Charlotte	94 00		
12 36	Milltown, Gloucester	10 00		
2 34	Millville do	10 00		
29 07	Millville, York	10 00		
4 11	Mineral	10 00		
16 00	Miscou Lighthouse	10 00		
15 73	Mispec	10 00		

Etat No 3, D.—Détails du revenu, des salaires et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
4,747 05	Moncton	1,318 00	100 00	200 00
4 63	Moncton Road	10 00		
6 87	Monument Settlement	10 00		
81 26	Moore's Mills (*y compris arrérages)	*23 50		
17 22	Moss Glen	10 00		
20 23	Moulie's River	10 00		
4 19	Mountain Brook	10 00		
22 24	Mount Pleasant	10 00		
9 30	Mountville (fermé le 31 mars 1879, arrér. de rev.)			
106 36	Mount Whatley	48 00		
33 54	Mouth of Jemseg	32 00		
30 25	Mouth of Keswick	18 00		
137 24	Mouth of Nerepis (ci-devant Westfield Station)	110 00		
13 46	Murray's Corner	16 00		
14 21	Murray's Road	10 00		
58 94	Musquash	59 00		
11 01	Nackawick (*y compris arrérages)	*13 50		
68 54	Narrows	240 00	100 00	
28 88	Nashwaak	16 00		
16 48	Nashwaak Bridge	10 00		
28 31	Nashwaaksis	12 00		
144 56	Nashwaak Station	100 00		
20 84	Nashwaak Village (*y compris arrérages)	*27 50		
58 30	Nawwigewauk	21 04		
11 07	Neguac	10 00		
21 00	Nerepis Station	10 00		
32 01	New Bandon	22 00		
4 64	Newburgh	10 00		
9 20	New Canaan	10 00		
2,164 98	Newcastle	622 00	300 00	120 00
18 10	Newcastle Bridge	12 00		
26 07	Newcastle Creek	16 00		
8 58	New Horton	10 00		
10 44	New Ireland	10 00		
4 73	New Ireland Road (11 mois)	9 16		
48 96	New Jerusalem	22 00		
6 64	New Maryland	10 00		
229 77	New Mills (*y compris arrérages)	*68 50		
7 13	New River	26 00		
51 47	Newtown (*y compris arrérages)	*32 50		
16 30	Northampton	10 00		
0 18	North Esk Boom	10 00		
12 19	Northfield	10 00		
4 42	North Forks, Salmon Creek	10 00		
22 01	North Lake	10 00		
2 34	North River	10 00		
21 51	North River Platform	15 00		
37 00	North West Bridge	28 00		
43 80	Norton (*y compris arrérages)	*13 50		
8 56	Norton Dale	10 02		
141 00	Norton Station (*y compris arrérages)	*88 50	25 00	
97 69	Oak Bay (*y compris arrérages)	*45 25		
9 28	Oakham	10 00		
14 08	Oak Hill	10 00		

ETAT No. 3, D.—Détails de tous les paiements faits pour salaires, etc., en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
41 96	Oak Point, Kings (*y compris arrérages)	*13 50		
14 95	Oak Point, Northumberland	10 00		
4 58	Oakville	10 00		
11 69	Olimville	10 00		
193 97	Oromocto	160 00	30 00	
298 02	Ossekeag	160 00		
15 21	Otnabog	10 00		
5 52	Painsec	10 00		
0 52	Paquetville	10 00		
21 87	Passekeag	10 00		
6 93	Patterson's Settlement	10 00		
8 10	Pearson's	10 00		
18 00	Peel	10 00		
10 18	Pembroke	10 00		
12 06	Peniac (5 trimestres)	12 50		
33 86	Pennfield	18 00		
17 73	Pennfield Ridge	10 00		
168 35	Penobsquis	90 00		
7 44	Perry Settlement	10 00		
7 46	Perth	10 00		
71 68	Perth Centre	10 00		
25 18	Petersville	10 00		
18 25	Petersville Church	10 00		
675 38	Petitcodiac	336 00	50 00	
181 77	Petit Rocher	84 00		
12 55	Pine Ridge	10 00		
10 00	Pioneer	10 00		
16 58	Pisarinco (*y compris arrérages)	*13 50		
11 20	Pleasant Ridge	10 00		
29 02	Pleasant Vale	14 00		
5 53	Plymouth	10 00		
17 40	Pockmouche	14 00		
15 56	Pockshaw	10 00		
25 14	Pointe de Bute (*y compris arrérages)	*27 50		
192 24	Pointe du Chêne	66 00		
8 37	Pointe la Nim	10 00		
2 02	Pointe Sapin	10 00		
45 94	Point Wolfe (*y compris arrérages)	*31 00		
27 76	Pollett River do	*13 50		
8 88	Pomeroy Ridge	10 00		
3 58	Poodiac	10 00		
26 03	Poquiock (*y compris arrérages)	*20 75		
6 88	Portage River	10 00		
173 52	Port Elgin	64 00	50 00	
0 95	Préd'enhaut (depuis le 1er février 1880)	1 67		
16 77	Prince of Wales	13 00		
35 70	Prince William (*y compris arrérages)	*23 00		
76 08	Prince William Station de	*27 00		
2 91	Prosser Brook	10 00		
5 98	Quaco Road	10 00		
7 60	Queensbury	10 00		
15 77	Quisibus (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
3 92	Ratter's Corner	10 00		

ETAT No 3, D.—Détails du revenu, des salaires et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N. B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
9 00	Read	10 00		
6 24	Red River	10 00		
4 88	Renaud's Mills (depuis le 1er février 1880)	1 67		
15 49	Renous Bridge (*y compris arrérages)	*15 50		
7 69	Renous River do	*17 00		
726 34	Richibucto	426 00		40 00
8 11	Richibucto Village	10 00		
79 70	Richmond Corner (*y compris arrérages)	*32 34	8 00	
20 09	Riley Brook do	*17 00		
8 48	River Bank	10 00		
121 08	Rivière Charlo (*y compris arrérages)	*43 50	8 00	
10 23	Rivière des Caches	10 00		
43 40	Rivière de Chute	20 00		
55 62	Rivière Louison	32 00		
62 27	River Side	38 00		
9 53	Riverview	10 00		
7 39	Robertson's Point	10 00		
11 98	Robichaud	10 00		
136 00	Rockland	88 00		
41 25	Rockland Station (depuis le 1er novembre 1879)	23 66	2 50	
27 87	Rockport	22 00		
10 24	Rockville	10 00		
19 44	Rolling Dam	10 00		
8 92	Rosedale	10 00		
11 16	Rosevale	12 00		
187 69	Rothsay	110 00		
55 39	Round Hill	46 00		
16 64	Roxburgh	10 00		
0 03	Royal Road	10 00		
16 92	Royalton	10 00		
20 14	Rusagornis (*y compris arrérages)	*13 50		
18 23	Rusagornis Station	10 00		
1,030 90	St. Andrews	742 00		100 00
3 65	St. Ann's	20 50		
5 57	St. Anthony	10 00		
54 86	St. Croix	86 66		
724 13	St. George	462 00		40 00
26 55	St. Hilaire	10 00		
9 21	St. Isidore	10 00		
31,616 25	St. John (salaires et dépenses indiqués ailleurs)			
156 00	St. Joseph (*y compris arrérages)	*59 50		
6 36	St. Leonard's	10 00		
77 58	St. Louis de Kent (ci-devant Palmerston)	30 73		
250 73	St. Martin's (*y compris arrérages)	*153 99		
13 20	St. Mary's	10 00		
120 48	St. Mary's Ferry	64 00		
6 82	St. Paul's	10 00		
9,950 37	St. Stephen (les affaires du bureau et salaire correspondant, sont exceptionnels cette année)	1,652 83	120 00	120 00
8 57	St. Thomas	10 00		
1,545 03	Sackville	691 00	40 00	60 00
6 00	Salem	10 00		
488 17	Salisbury (*y comp. arrérages ; †dep. le 1er fév. '80)	*226 00	†8 33	
6 63	Salmon Beach	18 00		
13 61	Salmon Creek	10 00		

ETAT No 3, D—Détails du revenu, des salaires et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
54 70	Salmonhurst (*y compris arrérages)	*17 00		
48 87	Salmon River do	*31 00		
15 56	Salt Springs	10 00		
13 45	Scotch Ridge	10 00		
4 08	Scotch Settlement	10 00		
15 59	Scotch Town	10 00		
3 00	Scovill's Mills (3 trimestres)	7 50		
7 54	Sea Dog Cove	10 00		
32 54	Seal Cove (*y compris arrérages)	*13 50		
31 00	Second Falls	18 00		
1 65	Second Westcock	10 00		
	Sevogle	10 00		
1 99	Shanglee	10 00		
13 96	Shanklin	10 00		
10 97	Shannon	10 00		
9 64	Shannonvale	10 00		
6 53	Sheba	10 00		
1,370 23	Shediac	433 00	75 00	40 00
7 00	Shediac Bridge	10 00		
15 76	Shediac Road (*y compris arrérages)	*20 50		
70 11	Sheffield	186 00		
74 91	Sheffield Academy	29 50		
	Shepody Road	10 00		
5 11	Shinnickburn	10 00		
87 60	Shippigan (*y compris arrérages)	*54 50		
4 00	Shirley Settlement (depuis le 1er septembre 1879)	5 83		
6 00	Silverstream	10 00		
100 69	Smith's	42 00		
22 78	Smith's Creek	12 00		
10 13	Smith Town	10 00		
13 00	Somerville (*y compris arrérages)	*24 00	12 00	
10 45	Southampton	12 00		
61 75	South Bay	24 00		
5 86	South Branch	10 00		
0 30	South Branch of St. Nicholas River	10 00		
128 72	South Nelson (*y compris arrérages)	*65 00		
99 48	South Rockland	46 55		
9 40	South Tilley	10 00		
4 65	Speerville	10 00		
8 14	Spence	10 00		
36 70	Sprague's Point (fermé le 31 janvier 1880)	18 00		
114 82	Springfield, Kings	52 00	30 00	
8 94	Springfield, York	10 00		
5 83	Spring Hill (rouvert 1er septembre 1879)	5 83		
	Spruce Lake	10 00		
87 17	Stanley (*y compris arrérages)	*29 00		
52 66	Starkey's	16 00		
2 84	Steeve's Mountain	10 00		
5 68	Steeve's Settlement	10 00		
3 32	Stewarton (depuis le 1er février 1880)	2 50		
5 54	Stony Creek	10 00		
4 85	Strathabo	10 00		
10 90	Stymast Settlement	10 00		
5 97	Summerfield	10 00		
16 15	Summer Hill	10 00		
156 69	Surrey (*y compris arrérages)	*63 50		

ETAT No 3, D.—Détails du revenu, des salaires et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
175 11	Sussex Corner	88 00		
12 35	Sussex Portage	16 00		
1,076 97	Sussex Vale (*y compris arrérages)	*427 50	60 00	40 00
10 76	Swan Creek	10 00		
7 42	Sweenyville	10 00		
7 89	Sypher's Cove	10 00		
38 07	Tabusintac	16 00		
109 00	Taylor Village	34 00		
3 62	Tay Mills	10 00		
16 34	Tay Settlement	10 00		
18 40	Temperance Vale	10 00		
17 54	Ten Mile Creek	10 00		
12 54	Tennants' Cove	10 00		
16 63	The Range	10 00		
	Thomond (depuis le 1er mars 1880)	0 83		
1 64	Thornbrook	10 00		
8 00	Thorntown	10 00		
19 48	Three Brooks	10 00		
65 40	Three Mile House	40 00		
5 54	Three Tree Creek	10 00		
9 86	Tidnish Bridge	10 00		
5 39	Tilley	10 00		
2[illegible] 90	Titusville (5 trimestres)	12 50		
7 10	Tobique River (depuis le 1er mai 1879)	9 16		
27 59	Tower Hill	10 00		
190 54	Tracadie (*y compris arrérages)	*59 00		
31 06	Tracey's Mills	16 00		
33 33	Tracey's Station	24 00		
7 00	Tracyville (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
	Trout Brook	10 00		
9 78	Turtle Creek	10 00		
11 32	Tweedside	10 00		
4 83	Undine	10 00		
5 16	Union Corner	10 00		
52 00	Upham (*y compris arrérages)	*25 50		
7 06	Upper Abougoggin	10 00		
3 89	Upper Baie du Vin	10 00		
14 20	Upper Brighton (7 trimestres)	17 50		
11 80	Upper Burton	10 00		
	Upper Buctouche	10 00		
7 59	Upper Cape	10 00		
16 22	Upper Carsquet	22 00		
7 72	Upper Caverhill	10 00		
63 87	Upper Gagetown	24 00		
29 12	Upper Gaspereaux	18 00		
11 60	Upper Goshen	10 00		
17 04	Upper Grande Anse (fermé le 31 janvier 1880)	7 50		
14 70	Upper Greenwich	10 00		
22 35	Upper Hampstead	10 00		
32 65	Upper Hayneville	18 00		
20 75	Upper Kent	10 00		
31 74	Upper Keswick	18 00		
8 36	Upper Keswick Ridge	10 00		
7 48	Upper Loch Lomond	10 00		

ETAT No 3, D.—Détails du revenu, des salaires et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
15 58	Upper Magaguadavic	10 00		
22 90	Upper Maugerville	12 00		
17 44	Upper Mills	41 00		
21 33	Upper Neguac	10 00		
5 62	Upper New Horton	10 00		
6 84	Upper Otnabog	10 00		
12 41	Upper Peel	10 00		
44 23	Upper Pockmouche (*y compris arrérages)	*27 50	60 00	
12 03	Upper Queensbury	12 00		
12 79	Upper Rockport	10 00		
64 22	Upper St. Bazil	36 00		
39 61	Upper St. Francis (*y compris arrérages)	*24 00		
84 40	Upper Sackville	32 00		
91 00	Upper Sheffield (*y compris arrérages)	*43 00		
10 00	Upper Southampton	10 00		
29 00	Upperton (*y compris arrérages)	*13 50		
20 01	Upper Wicklow (*y compris arrérages)	*19 00		
103 87	Upper Woodstock	64 00		
4 06	Urquhart	10 00		
121 32	Victoria (*y compris arrérages)	*61 00		
7 05	Victory (depuis le 1er mai 1879)	9 17		
10 59	Waasis Station	10 00		
7 00	Ward's Creek Road	10 00		
19 84	Waterborough	10 00		
62 83	Waterford	12 00		
13 71	Waterside	10 00		
58 92	Waterville (*y compris arrérages)	*26 00		
4 89	Watson Settlement	10 00		
10 74	Waweig	10 00		
186 39	Weldford (*y compris arrérages)	*66 74		
9 00	Wellington	10 00		
141 15	Welsford	59 00		
17 30	West Branch, rivière St. Nicholas	10 00		
15 30	Westcock	10 00		
15 82	Westfield	10 00		
11 00	West Glassville	10 00		
169 22	Westmoreland Point	126 00	50 00	
166 27	West Quaco	54 00		
.....	Wheaton Settlement	10 00		
4 83	Whitehead	10 00		
57 07	White's Cove (*y compris arrérages)	*28 50		
4 05	White's Point	10 00		
0 35	Whitney	10 00		
11 23	Whittier's Ridge	10 00		
23 26	Wickham	12 00		
33 06	Wicklow	26 00	16 00	
1 52	Wiggins (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
8 36	Williamstown	10 00		
6 81	Willowdale	10 00		
19 79	Willow Grove (*y compris arrérages)	*13 50		
.....	Wilson's Beach	10 00		
13 63	Winding Ledges	10 00		
13 08	Windsor	10 00		
24 08	Wood Point (*y compris arrérages)	*13 50		

ETAT No 3, D.—Détails du revenu, des salaires et allocations en le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
2,407 85	Woodstock.	898 00	300 00	200 00
6 12	Woodstock Road Station	10 00	.....	.....
170 33	Woodward's Cove.	50 00	.....	.....
29 55	Woodworth	10 00	.....	.....
9 41	Yoho	10 00	.....	.....
22 03	Young's Cove.	10 00	.....	.....
$103 324 43	Totaux	$29,918 48	$2,287 83	$1,330 00

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DU MANITOBA.

Etat No. 3, E.

Détails de tous les paiements faits pour salaires, etc., en le Manitoba, (y compris Kéwatin et les Territoires du Nord-Ouest) ; indiquant, dans chaque cas, le nom de la personne, le service ou la fonction, et le montant payé, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Total.
		$ cts.	$ cts.
W. Hargrave	Maître de poste	1,500 00	
J. D. Elliott	Commis de 2e classe, depuis le 22 sept. 1880.	697 50	
J. O. Poitras	do do	900 00	
C. Desormier	do 3e do jusqu'au 31 oct. 1879 (retiré avec une gratification)	200 00	
L. O. Bourget	do do jusqu'au 9 oct. 1879, y com. pris les arrérages (démiss.)	186 73	
L. M. Fortier	do do depuis le 23 oct. 1879	414 51	
J. Cowan	do 4e do do le 1er sept. jusq. 31 oct. 1879, aussi commis temper. dep. le 1er juil. jusq. 31 août 1879, (remercié de ses serv.)	133 33	
E. J. Bangs	do do depuis le 1er déc. 1879, aussi commis tempor. dep. le 12 août jusqu'au 30 nov. 1879	342 69	
T. Prudhomme	do do depuis le 19 sept., 1879	305 34	
C. E. Poulin	do do do le 24 oct. 1879	271 08	
J. McKenzie	Commissionnaire	405 00	
	Total		$5,356 18

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. Wicksteed,
Comptable.

ETAT No. 3, E.

DÉTAILS des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyer, combustible et éclairage ; et du revenu perçu aux différents bureaux de poste dans le Manitoba), y compris Kéwatin et les Territoires du Nord-Ouest, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
108 30	Alexandria	10 00		
28 59	Archibald (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
28 38	Arnand (depuis le 1er septembre 1879)	5 83		
22 15	Assiniboine (depuis le 1er septembre 1879)	5 83		
78 95	Baie Saint-Paul (*y compris arrérages)	*13 50		
22 00	Balmoral (depuis le 1er septembre 1879)	5 83		
17 32	Beaconsfield (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
16 06	Birds Hill (depuis le 1er septembre 1879)	5 83		
3 20	Blythfield (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
70 71½	Burnside	18 00		
38 87	Calf Mountain (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
36 76	Campbellville	10 00		
14 16	Clandeboye	10 00		
4 51	Clear Springs (depuis le 1er novembre 1879)	4 16		
34 57	Cook's Creek	10 00		
44 53	Crystal City (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
19 53	Dundee (depuis le 1er novembre 1879)	4 17		
33 49	Dynevor (5 trimestres)	15 00		
2,252 29	Emerson	551 83	75 00	60 00
6 73	Foxton (depuis le 1er novembre 1879)	4 16		
398 37	Gladstone, ci-devant Palestine (*y comp. arrérag.)	*83 00		
	Golden Stream (comptes non reçus)			
14 00	Green Ridge (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
16 86	Greenwood	10 00		
77 14	Headingly	30 00		
292 10	High Bluff (*y compris arrérages)	*105 50		
58 95	Kildonan (5 trimestres)	50 00	25 00	
9 36	Lakeside (depuis le 1er septembre 1879)	5 83		
10 41	Loretto (6 trimestres)	15 00		
14 00	Lorne (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
146 49	Lower Fort Garry	96 00	50 00	
61 15	Meadow Lea, ci-dev. Woodlands (*y comp. arrér.)	*41 50		
66 12	Miami	10 00		
22 07	Middle Church (*y compris arrérages)	*17 00		
4 00	Millbrook (depuis le 1er novembre 1879)	4 16		
18 88	Minnewashta (depuis le 1er novembre 1879)	4 16		
61 09	Mountain City (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
256 68	Nelsonville (2 trimestres)	5 00		
13 16	Newhaven (depuis le 1er octobre 1879)	5 01		
74 92	Niverville (depuis le 1er mai 1879)	9 16		

ETAT No 3, D.—Détails du revenu, des salaires et allocations en le Manitoba (y compris Kéwatin et les territoires du Nord-Ouest) pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	cts.
13 50	Oakland (*y compris arrérages)	*13 50		
27 64	Oak Point de	*27 50		
37 09	Ossowa	10 00		
32 70	Otterburne (depuis le 1er septembre 1879)	5 83		
9 20	Park's Creek (2 trimestres)	5 00		
14 80	Peguis	10 00		
19 19	Pembina Crossing (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
44 93	Pigeon Lake (3 trimestres, *y comp. arrérages)	*13 50		
3 68	Plympton (depuis le 1er novembre 1879)	4 16		
52 25	Pomeroy	10 00		
7 50	Poplar Heights (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
120 45	Poplar Point	28 00		
1,665 73	Portage la Prairie (*y compris arrérages)	*581 00		*95 00
4 87	Prairie Grove (5 trimestres)	12 50		
35 96	Preston (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
5 00	Prospect (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
9 00	Rat River (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
17 41	Ridgeville (depuis le 1er novembre 1879)	4 16		
56 89	Rockwood (*y compris arrérages)	*23 00	*15 00	
158 36	Rosseau Crossing	10 00		
37 57	Ste. Agathe	10 00		
116 54	St. Andrews (*y compris arrérages)	*96 00		
95 36	St. Ann's (6 trimestres)	45 00		
578 54	St. Boniface (5 trimestres, *y compris arrérages)	*383 00		
	St. Charles (les comptes n'ont pas été reçus)			
44 55	St. Francois Xavier (*y compris arrérages)	*26 00		
47 26	St. James do	*26 00		
92 42	St. Jean Baptiste (5 trimestres, *y comp. arrér.)	*44 00		
25 39	St. Laurent	10 00		
22 00	St. Léon (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
60 43	St. Norbert (*y compris arrérages)	*45 00		
27 58	St. Pie (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
3 80	St. Vital (5 trimestres)	12 50		
67 72	Salterville (5 trimestres)	12 50		
251 91	Scratching River (5 trimestres, *y comp. arrér.)	*67 00		
385 29	Selkirk (5 trimestres, *y compris arrérages)	*187 50		
19 05	Silver Spring (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
23 25	Springfield (*y compris arrérages)	*13 50		
52 07	Stodderville	10 00		
108 68	Stonewall (7 trimestres)	17 50		
7 57	Sunnyside (depuis le 1er novembre 1879)	4 16		
52 66	Thornhill (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
75 50	Totogon (*y compris arrérages)	*24 00		
24 00	Victoria (5 trimestres)	12 50		
20 00	Wellington	10 00		
107 38	Westbourne	40 00		
116 22	West Lynne (depuis le 1er octobre 1879)	5 00		
15,074 12	Winnipeg (salaires et dépenses indiqués ailleurs)			
14 79	Woodlands (depuis le 1er septembre 1879)	5 83		

ETAT No 3, E.—Détails du revenu, des salaires et allocations en le Manitoba (y compris Kéwatin et les territoires du Nord-Ouest), pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
40 06	Woodside (5 trimestres, *y compris arrérages)	*35 00	.....	.....
	KÉWATIN.			
330 67	Cross Lake, ci-devant Darlington (3 trimestres)	7 50	.....	.....
44 45	Fort Francis (*y compris arrérages)	*42 00	.....	.....
97 42	Gimlie (*y compris arrérages)	*143 00	.....	.....
15 48	Husavick	10 00	.....	.....
9 14	Keewatin (depuis le 1er mars 1880)	0 83	.....	.....
.....	Pine Falls (les comptes n'ont pas été reçus)	.....	.....	.....
556 16	Rat Portage (depuis le 1er septembre 1879.)	198 63	.....	.....
	TERRITOIRES DU NORD-OUEST.			
334 41	Battleford (5 trimestres, *y compris arrérages)	*126 00	.....	.....
30 66	Birtle (depuis le 1er septembre 1879)	5 83	.....	.....
4 06	Blake (depuis le 1er octobre 1879)	5 00	.....	.....
21 84	Bridge Creek (depuis le 1er novembre 1879)	4 16	.....	.....
140 04	Carleton (*y compris arrérages)	*167 50	.....	.....
14 67	Eden (depuis le 1er octobre 1879)	5 00	.....	.....
104 16	Fort Edmonton	10 00	.....	.....
55 69	Fort Ellice (depuis le 1er septembre 1879)	5 83	.....	.....
68 96	Fort Saskatchewan (5 trimest., *y comp. arrérages)	*152 50	.....	.....
18 60	Grandin (5 trimestres, *y compris arrérages)	*16 00	.....	.....
36 57	Grand Valley (depuis le 1er octobre 1879)	5 00	.....	.....
250 94	Hallsford, ci-dev. Petite Saskatchewan (*y c. arré.)	*41 50	.....	.....
8 20	Hazeldean	4 16	.....	.....
17 00	Oak River (depuis le 1er novembre 1879)	4 16	.....	.....
251 52	Prince Albert (depuis le 1er janvier 1879)	29 50	.....	.....
238 76	Rapid City (depuis le 1er septembre 1879)	5 83	.....	.....
17 23	Richmond (depuis le 1er octobre 1879)	5 00	.....	.....
25 26	Salisbury (depuis le 1er septembre 1879)	5 83	.....	.....
280 68	Shoal Lake (7 trimestres)	17 50	.....	.....
34 70	Stobart (depuis le 1er mai 1879)	9 17	.....	.....
21 53	Touchwood Hills (depuis le 1er septembre 1879)	5 83	.....	.....
$27,453 51½	Totaux	$4,183 86	$165 00	$155 00

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

Etat No. 3, F.

Détails de tous les paiements faits pour salaires, etc., en la Colombie-Britannique ; indiquant dans chaque cas, le nom de la personne, le service ou la fonction et le montant payé, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Total.
		$ cts.	$ cts.
	DIVISION DE L'INSPECTEUR.		
R. Wallace	Inspecteur des postes, et maître de p. de Victoria	2,400 00	
E. H. Fletcher	Sous-inspecteur depuis, et commis de 2e classe jusqu'au 1er octobre 1879	1,175 00	3,575 00
	BUREAU DE POSTE DE VICTORIA.		
W. H. Dorman	Commis de 2me classe	1,020 00	
R. Jamieson	do 3me do	720 00	
D. McNaughton	Commis de 4me classe, depuis le 16 nov. 1879, aussi commis temporaire du 1er au 15 nov. 1879	278 00	
C. F. Wylde	Commis temporaire jusqu'au 31 octobre 1879	160 00	
J. Smith	Messager	180 00	
			2,358 00
	Total		$5,933 00

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. Wicksteed,
Comptable.

ETAT No. 3, F.

DÉTAILS des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyer, combustible et éclairage ; et du revenu perçu aux différents bureaux de poste, en la Colombie-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
129 12	Alexandria (*y compris arrérages)	*41 00		
25 39½	Ashcroft (5 trimestres)	25 00		
352 94	Barkerville	258 32		
24 22	Burrard Inlet (*y compris arrérages)	*30 50		
120 65	Cache Creek (*y compris arrérages)	54 67		
	Canoe Creek (comptes non reçus)			
	Cassiar (comptes non reçus)			
20 66	Chemainus	20 00		
191 51	Chilliwack (*y compris arrérages)	*95 00		
355 02	Clinton do	*182 00	80 00	
103 46	Comox do	*76 00		
84 01	Cowichan	28 00		
21 98	Dog Creek (5 trimestres)	25 00		
32 01	Duck and Pringle (5 trimestres)	25 00		
839 36	Esquimalt (*y compris arrérages)	*478 50		*70 00
	Glenora (comptes non reçus)			
240 75	Granville (*y compris arrérages)	*149 63		
89 33	Hope (*y compris arrérages)	*72 50		
177 45	Kamloops (3 trimestres, *y compris arrérages)	*88 50		
20 00	Kootenay	20 00		
81 38	Lac LaHache (*y compris arrérages)	*55 60		
106 20	Ladners Landing (*y compris arrérages)	*35 50		
86 86	Langley	40 00		
107 27	Lillooet	48 00		
147 48	Lytton	64 00		
108 00	Maple Bay (*y compris arrérages)	*55 00		
54 42	Maple Ridge	20 00		
91 09	Matsqui	20 00		
262 56	Moodyville (*y compris arrérages)	*166 72		
1,014 00	Nanaimo (*y compris arrérages)	336 00		*70 00
2,123 48	New Westminster	1,200 00		
43 94	Nicola Lake (*y compris arrérages)	*27 00		
135 01	Okanagon	20 00		
64 19	Okanagon Mission	25 00		
9 03	150 Mile House (depuis le 1er mars 1880)	3 33		
24 16	Pavilion	20 00		
24 00	Quadra	22 00		
156 00	Quesnelle	156 00		

ETAT No 3, F.—Détails du revenu, des salaires et allocations dans la Colombie-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
32 35	Salt Spring Island	20 00	.....	.....
40 81	Skeena (7 trimestres)	35 00	.....	.....
185 62	Soda Creek (5 trimestres; *y compris arrérages)	*95 50	.....	.....
36 67	Somenos	20 00	.....	.....
59 00	Sooke (*y compris arrérages)	*48 00	.....	.....
142 96	Spences Bridge (*y compris arrérages)	50 00	*42 50	.....
113 60	Sumas	38 00	.....	.....
148 76	Van Winkle	127 99	.....	.....
8,961 33	Victoria (salaires et dépenses indiqués ailleurs)	.....	.....	.....
111 67	Wellington	20 00	.....	.....
566 73	Yale	380 00	40 00	.....
$17,866 43½	Totaux	$4,817 66	$162 50	$140 00

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

7—9**

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

ETAT No. 3, G.

DÉTAILS de tous les paiements faits pour salaires, etc., en l'Ile du Prince-Edouard ; indiquant dans chaque cas, le nom de la personne, le service ou la fonction et le montant payé, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Salaires.	Service de nuit et frais de route.	Total.
	BUREAU DE POSTE DE CHARLOTTETOWN.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
A. A. Macdonald	Maître de poste	1,500 00		
W. W. McLeod	Sous-maître de poste et sous-inspecteur en chef	1,200 00		
D. A. Macdonald	Commis de 3e classe	800 00		
J. A. Lawson	do	800 00		
W. C. Harris	do	600 00		
N. White	do	600 00		
B. Trainor	do	600 00		
J. M. Campbell	Commis de 4e classe	520 00		
T. W. Hazard	do	520 00		
				7,140 00
	SERVICE DE LA MALLE PAR CHEMINS DE FER.			
J. A. Carman	Commis de 2e cl. de la m. par ch. de f.	720 00	109 70	
O. R. Crabbe	do 3e do (m. amende)	635 00	117 60	
				1,582 30
	Totaux	$8,495 00	$227 30	$8,722 30

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

ETAT No. 3, G.

DÉTAILS des salaires ; allocations pour expéditions en passe ; allocations pour loyer, combustible et éclairage ; et du revenu perçu aux différents bureaux de poste, en l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
7 87	Abram's Village (depuis le 1er janvier, 1880)	2 50		
11 19	Albany	10 00		
655 83	Alberton	257 00	20 00	
12 12	Alma	10 00		
4 33	Argyle Shore	10 00		
6 46	Armadale	10 00		
29 69	Augustine Cove	10 00		
333 43	Barrett's Cross (*y compris arrérages)	*109 00	80 00	
11 25	Bay Fortune	10 00		
20 46	Bayview (*y compris arrérages)	*13 50		
55 74	Beach Point (*y compris arrérages)	*17 00		
16 44	Bear River	10 00		
16 63	Beaton's Mills	10 00		
111 00	Bedique	52 00	16 00	
117 47	Belfast (*y compris arrérages)	*56 50		
21 93	Belle Creek	10 00		
9 11	Big Marsh	10 00		
21 93	Bloomfield	10 00		
55 10	Bonshaw (*y compris arrérages)	*53 00	16 00	
14 36	Bothwell	16 00		
11 03	Brackley Point	10 00		
5 83	Brackley Point Road	10 00		
9 07	Brae (*y compris arrérages)	*13 50		
26 18	Brae Station	10 00		
16 91	Brooklyn	10 00		
10 98	Bull Creek	10 00		
13 66	Burlington	10 00		
1 42	Cable Head	10 00		
21 74	Caledonia	12 00		
23 86	Cape Traverse (*y compris arrérages)	*17 00		
26 79	Cape Wolfe	10 00		
179 87	Cardigan Bridge (*y compris arrérages)	*86 00	16 00	
18 60	Cardigan Road	10 00		
35 81	Carleton	18 00		
41 34	Cavendish	12 00		
18 83	Cavendish Road	10 00		
9,767 13	Charlottetown (salaires et dépenses indiqués ailleurs)			
9 61	Chepstow	10 00		
16 04	Cherry Grove	10 00		
41 59	Cherry Valley	20 00		
6 11	Clear Springs	10 00		
3 37	Clermont	10 00		
9 27	Clyde Station	10 00		
39 19	Cornwall (*y compris arrérages)	*19 00		
88 53	County Line (*y compris arrérages)	*62 50	35 00	
10 90	Cove Head	10 00		
3 59	Cove Head Road	10 00		
230 76	Crapaud (*y compris arrérages)	*82 00	16 00	

ETAT No 3, G.—Détails du revenu, des salaires et allocations en l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$cts.	$ cts.
19 69	Darlington	10 00	20 00	
23 58	Darnley (*y compris arrérages)	*20 50		
13 94	De Gros Marsh	10 00		
17 97	De Sable	14 00		
2 63	Dromore	10 00		
67 82	Dundas	32 00		
4 83	East Baltic	10 00		
7 85	East Point	10 00		
18 12	Egmont Bay	10 00		
22 97	Elliott's Mills	10 00		
20 06	Elmsdale	10 00		
4 35	Emyvale	10 00		
19 06	Fairfield	10 00		
7 35	Farmington	10 00		
10 21	Fifteen Point (*y compris arrérages)	*17 00		
26 99	Fitzgerald Station	10 00		
24 36	Flat River	14 00		
10 48	Forest Hill	10 00		
7 09	Fort Augustus	10 00		
9 69	Fredericton Station	10 00		
33 85	Freetown	10 00		
41 37	French River	12 50		
9 70	French Village	10 00		
18 09	Gaspereaux	10 00		
611 63	Georgetown (*y compris arrérages)	*526 50	100 00	
6 98	Glenfanning	10 00		
4 06	Goose River	10 00		
24 45	Graham's Road	12 00		
12 33	Grand Tracadie	10 00		
21 42	Granville (*y compris arrérages)	*17 00		
16 06	Hamilton	10 00		
35 59	Hampton (*y compris arrérages)	*15 00		
5 88	Hartsville	10 00		
10 59	Hazel Grove	10 00		
223 67	Head St. Peter's Bay (*y compris arrérages)	*117 00	60 00	
12 52	Higgin's Road	10 00		
42 47	Holmes' Mills (*y compris arrérages)	*20 50	7 50	
9 36	Hope River	10 00		
57 25	Hunter's River (*y compris arrérages)	*59 00	80 00	
19 02	Indian River	14 66		
9 72	Inverness	10 00		
6 42	Johnston's River	10 00		
12 83	Kelly's Cross	10 00		
13 22	Kildare	10 00		
51 21	Kinross (*y compris arrérages)	*17 50		
13 31	Launching Place	10 00		
8 83	Little Harbor	10 00		
34 50	Little Sands	14 00		

Etat No 3, G.—Détails du revenu, des salaires et allocations en l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur un commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
6 21	Little Tignish.	10 00		
6 94	Little York	10 00		
12 83	Long Creek	10 00		
21 17	Long River	10 00		
10 03	Lot 1	10 00		
70 71	Lot 4	16 00		
12 50	Lot 6	10 00		
20 69	Lot 8 (*y compris arrérages)	*13 50		
13 73	Lot 10	10 00		
43 83	Lot 11	14 00		
96 71	Lot 12 (*y compris arrérages)	*43 50		
23 95	Lot 14	12 00		
14 19	Lot 16	10 00		
4 03	Lot 30	10 00		
6 16	Lot 35	10 00		
11 96	Lot 45	10 00		
47 35	Lot 56 (*y compris arrérages)	*27 00		
23 16	Lot 67	10 00		
15 21	Lower Freetown	10 00		
15 50	Lower Montague	10 00		
15 87	MacDougall	10 00		
20 83	Maddock	10 00		
38 83	Margate	26 00		
28 46	Marie Bridge (*y compris arrérages)	*17 00		
4 49	Marshfield	10 00		
5 79	Mermaid Farm	10 00		
15 89	Middleton	10 00		
13 60	Midgell (depuis le 1er août 1879)	6 66		
32 86	Mill View	10 00		
4 94	Milton Station	10 00		
36 74	Miminegash	10 00		
58 62	Miscouche (*y compris arrérages)	*33 00	20 00	
9 21	Monaghan	10 00		
549 08	Montague Bridge (*y compris arrérages)	*179 50	100 00	
16 58	Montague Cross	10 00		
21 92	Montrose	10 00		
73 51	Morell	30 00		
7 64	Morell Rear	10 00		
8 81	Mount Albion	10 00		
10 68	Mount Pleasant	10 00		
197 06	Mount Stewart (*y compris arrérages)	*154 50	16 00	
9 81	Muddy Creek	10 00		
23 09	Murray Harbor, North	10 00		
13 96	Murray Harbor Road	10 00		
131 38	Murray Harbor, South	54 00		
59 90	Murray River (*y compris arrérages)	*24 00		
5 43	Nail Pond	10 00		
2 47	Narrows Creek (depuis le 1er février 1880)	1 66		
9 70	New Annan	10 00		
66 82	New Glasgow (*y compris arrérages)	*34 50		
22 09	New Haven	10 00		
48 78	New London (*y compris arrérages)	*23 00		
54 59	New Perth	20 00		
2 14	Newton (*y compris arrérages)	*17 00		

ETAT No 3, G.—Détails du revenu, des salaires et allocations en l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste, etc.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
18 00	New Wiltshire	10 00		
6 64	New Zealand (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
8 06	Nine Mile Creek	10 00		
13 84	Norborough	10 00		
6 19	Northam	10 00		
16 23	North Bedique	10 00		
16 57	North Lake	10 00		
27 13	North River	10 00		
43 59	North Rustico (*y compris arrérages)	*17 00		
44 54	North Tryon	20 00		
4 29	O'Leary Road	10 00		
61 51	O'Leary Station (*y compris arrérages)	*24 00		
57 65	Orwell (*y compris arrérages)	*28 50	36 00	
13 83	Orwell Cove do	*13 50		
32 26	Oyster Bed Bridge	10 00		
7 04	Palmer's Road	10 00		
20 77	Park Corner	10 00		
15 76	Peake's Station	10 00		
15 17	Peter's Road	10 00		
2 97	Peterville	10 00		
21 48	Pinette	10 00		
5 97	Pisquid	10 00		
5 35	Pisquid Road	10 00		
19 69	Point Prim	10 00		
89 42	Port Hill (*fermé le 1er janvier 1880)	42 00	*22 50	
117 45	Pownall (*y compris arrérages)	*44 50		
96 16	Princetown do	*38 00		
5 99	Princetown Road	10 00		
15 85	Red Point	10 00		
7 01	Rock Barra (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
18 53	Rollo Bay	22 00		
13 14	Rollo Bay Cross	12 00		
13 88	Rona	10 00		
8 39	Rose Valley	10 00		
30 86	Rustico	10 00		
8 56	St. Andrews	10 00		
16 67	St. Ann's	10 00		
92 47	St. Eleanor's	44 00		
8 54	St. Margaret's	10 00		
10 31	St. Mary's Road	10 00		
2 03	Scotch Fort	10 00		
10 06	Sea Cow Pond	10 00		
23 30	Searletown	10 00		
4 53	Selkirk Road	10 00		
10 34	Skinner's Pond	10 00		
9 43	Somerset	10 00		
815 32	Souris East (*y compris arrérages)	*441 00	80 00	
31 80	Souris West	18 00		
11 33	South Lake (depuis le 1er juillet 1879)	7 50		
85 39	South Port	84 00		
8 46	South-West Lot 16	10 00		
3 79	South Wiltshire	10 00		

ETAT No. 3, G.—Détails de tous les paiements faits pour salaires, etc., dans l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

N.B.—Les salaires des maîtres de poste ne sont pas calculés d'après la vente des timbres, mais sur une commission ou percentage prélevé sur la correspondance qui se fait à leurs bureaux.

Revenu brut de la vente des timbres-poste.	Nom du bureau de poste.	Salaires.	Allocations pour expéditions en passe.	Allocations pour loyers, combustible et éclairage.
$ cts.		$ cts.	$ cts.	$ cts.
20 35	Springfield	10 00		
94 55	Stanley Bridge	20 00		
17 08	Sturgeon	16 00		
5 88	Suffolk Road	10 00		
2,400 56	Summerside	700 00	120 00	120 00
17 20	Summerville	10 00		
278 85	Tignish (*y compris arrérages)	*133 00	16 00	
10 76	Tracadie Cross	10 00		
11 05	Traveller's Rest	10 00		
61 65	Tryon (*y compris arrérages)	*27 50	16 00	
67 07	Tyne Valley do	*24 00		
2 00	Union Road	10 00		
17 53	Valleyfield	10 00		
217 73	Vernon River (*y compris arrérages)	*114 00	100 00	
32 38	Vernon River Bridge	10 00		
118 39	Victoria (*y compris arrérages)	*59 50		
18 73	Victoria Cross do	*13 50		
6 87	Webster's Corner do	*13 50		
20 62	Wellington	10 00	10 00	
30 01	West Cape	10 00		
14 50	Western Cove Head	10 00		
9 85	Western Road	10 00		
18 25	West Point	10 00		
7 42	West St. Peters	10 00		
48 50	Wheatley River (*y compris arrérages)	*52 00		
27 06	Whim Road Cross	10 00		
10 09	Wilmot Valley	10 00		
7 03	Winsloe Road	10 00		
58 59	Wood Island (*y compris arrérages)	*21 50		
$21,722 64	Totaux	$6,113 98	$1,003 00	$120 00

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE D'ONTARIO.

(D. DANS L'ÉTAT No. 3, A.)

DÉTAIL des sommes payées pour commissions sur la vente des timbres-poste, aux vendeurs de timbres, en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom du bureau de poste.	Montant.	
	$	cts.
Arnprior	4	08
Barrie	56	52
Belleville	87	60
Berlin	15	60
Bowmanville	57	84
Bracebridge	1	20
Brampton	100	80
Brantford	199	92
Brockville	121	25
Chatham	62	70
Cobourg	24	42
Collingwood	53	70
Cornwall	13	95
Dundas	32	25
Elora	1	89
Exeter	33	00
Fergus	25	95
Galt	19	05
Gananoque	17	40
Georgetown	54	75
Goderich	16	59
Guelph	13	50
Hamilton	1,435	59
Harriston	30	90
Ingersoll	155	55
Iroquois	1	20
Kincardine	32	97
Kingston	439	85
Lindsay	32	70
Listowel	54	99
London	900	90
Markham	1	17
Meaford	23	10
Millbrook	10	50
Milton	48	15
Morrisburg	21	27
Mount Forest	13	95
Napanee	77	85
Mewmarket	14	40
Orangeville	6	90
Orillia	7	98

(D. DANS L'ETAT No. 3, A.)—Détail des sommes payées pour commissions sur la vente des timbres-poste, aux vendeurs de timbres, en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom du bureau de poste.	Montant.	
	$	cts.
Oshawa	131	25
Ottawa	635	85
Owen Sound	20	10
Paisley	46	95
Palmerston	9	75
Paris	15	92
Pembroke	23	70
Perth	27	96
Peterboro'	83	55
Picton	9	00
Port Dover	6	00
Port Elgin	2	61
Port Hope	75	60
Prescott	4	95
St. Catharines	93	04
St Marys	88	95
St. Thomas	131	61
Sarnia	64	50
Simcoe	30	00
Stratford	111	42
Strathroy	55	83
Toronto	4,335	40
Uxbridge	12	45
Walkerton	5	25
Welland	12	30
Whitby	18	42
Wingham	32	25
Woodstock	70	24
Total	$10,478	73

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable

PROVINCE DE QUÉBEC.

(D. DANS L'ETAT No. 3, B.)

DÉTAIL des sommes payées pour commissions sur la vente des timbres-poste, aux vendeurs de timbres, en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom du bureau de poste.	Montant.	
	$	cts.
Hull	3	30
Lachine	0	60
Montréal	4,258	65
Québec	870	07
St. Hyacinthe	12	78
Saint-Jean	10	65
Waterloo, E	3	84
Total	$5,159	89

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

(D. DANS L'ETAT No. 3, C.)

DÉTAIL des sommes payées pour commissions sur la vente des timbres-poste, aux vendeurs de timbres, dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom du bureau de poste.	Montant.	
	$	cts.
Amherst	3	30
Halifax	970	87
Truro	12	00
Windsor	7	20
Yarmouth	8	85
Total	$1,002	22

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(D. DANS L'ETAT No 3, D.)

DÉTAIL des sommes payées pour commissions sur la vente des timbres-poste, aux vendeurs de timbres, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom du bureau de poste.	Montant.	
	$	cts.
Chatham	48	30
Frédéricton	29	61
Newcastle	24	90
Saint-Jean	876	30
Woodstock	7	20
Total	$986	31

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DU MANITOBA.

(D. DANS L'ÉTAT No 3, E.)

DÉTAIL des sommes payées pour commission sur la vente des timbres-poste, aux vendeurs de timbres, dans le Manitoba (y compris Keewatin et les Territoires du Nord-Ouest), pendant l'année expirée le 30 juin 1880

Nom du bureau de poste.	Montant.	
	$	cts.
Winnipeg	145	95
Total	$145	95

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(D. DANS L'ÉTAT No 3, F.)

DÉTAIL des sommes payées pour commissions sur la vente des timbres-poste, aux vendeurs de timbres, dans la Colombie-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom du bureau de poste.	Montant.	
	$	cts.
New Westminster	5	40
Victoria	28	50
Total	$33	90

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

(D. DANS L'ÉTAT No. 3, G.)

DÉTAIL des sommes payées pour commissions sur la vente des timbres-poste, aux vendeurs de timbres, dans l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom du bureau de poste.	Montant.	
	$	cts.
Charlottetown	22	50
Total	$22	50

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE D'ONTARIO.

(A. DANS L'ETAT No. 4, A.)

DETAIL des frais de route pour le service du ministère des postes, en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Montant. $	cts.
J. Dewé, inspect. en chef.	Frais de route, Ontario	132	80
	BARRIE DE DIVISION. (*Division Est de Toronto, jusqu'au* 30 *sept.* 1879.)		
D. Spry, I.B.P	Frais de route	518	35
J. Henderson, sous-insp.	do	104	05
J. Forsyth	do	8	00
J. S. Darling	do comme commis convoyeur sur chemin de fer	1	50
	DIVISION DE KINGSTON.		
R. W. Barker, I.B.P.	Frais de route	482	16
Allan Jones, sous-inspect.	do	142	10
P. H. Macarow	do comme commis convoyeur sur chemin de fer	1	50
C. W. Macdonald	do do do	60	00
	DIVISION DE LONDON.		
G. E. Griffin, I.B.P	Frais de route	140	00
G. Cox, sous-inspecteur	do	366	75
W. Blair	do	1	50
A. Thomson	do	1	50
R. G. Mercer	do comme commis convoyeur sur chemin de fer	16	50
	DIVISION D'OTTAWA.		
T. P. French, I.B.P.	Frais de route	769	10
T. O. Butler	do comme commis convoyeur sur chemin de fer	3	00
J. B. Gillissie	do do do	130	50
D. J. Smith	do do do	2	25
A. A. Smith	do do do	3	00
	DIVISION DE TORONTO.		
M. Sweetnam, I.B.P.	Frais de route	524	93
G. A. Burnham, sous-insp.	do	97	00
C. L. Stephens	do	11	60
G. B. Garnet	do	4	80
J. Clarke	do comme commis convoyeur sur chemin de fer.	17	70
W. O'Connor	do do do	55	70
Commis de la malle ang.	Part afférente à Ontario dans les dépenses pour le service des malles	1,020	44
Commis de la mal. océan.	Part afférente à Ontario dans les allocations pour voyages, pour défrayer les dépenses du service	3,510	58
Maît. de poste, Dunnville	Frais de route pour affaires de bureau de poste	4	00
do Sarnia	do do	2	00
do Toronto	do do	44	55
	Total	$8,177	86

H A WICKSTEED,
Comptable.

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

PROVINCE DE QUÉBEC.

(A. DANS L'ETAT No. 4, B.)

DETAIL des frais de route pour le service du ministère des postes, en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Montant.	
		$	cts.
J. Dewé, inspect. en chef	Frais de route, Québec	87	05
	DIVISION DE MONTRÉAL.		
E. F. King, I.B.P.	Frais de route	410	35
D. Nelligan, sous-inspec.	do	214	75
	DIVISION D'OTTAWA.		
T. P. French, I.B.P.	Frais de route, Québec	183	96
	DIVISION de QUÉBEC.		
W. G. Sheppard, I.B.P.	Frais de route	659	06
J. L. Anctil, sous-inspect	do	374	21
H. A. Murphy	do	241	12
H. Huot	do	19	00
O. Fréchette	do	8	50
C. Vohl	do comme commis convoyeur sur chemin de fer	23	00
T. Gaudry	do do do	1	10
	DIVISION DE TROIS-RIVIÈRES.		
G. A. Bourgeois, I.B.P.	Frais de route	408	60
J. P. Chillas	do	87	84
Commis de la malle ang.	Part afférente à Québec dans les dépenses pour le service des malles anglaises	398	06
Commis de la mal. océan.	Part afférente à Québec dans les allocations pour voyage, pour défrayer les dépenses du service	1,369	42
	Total	$4,486	02

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

(A. DANS L'ETAT No. 4, C.)

DÉTAIL des frais de route pour le service du ministère des postes dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Montant.	
		$	cts.
C. J. Macdonald, I.B.P...	Frais de route	569	00
J. D. Story, aide I.B.P...	do	126	82
S. J. R. Sircom	do comme commis convoyeur sur chemin de fer	3	00
T. E. Davison	do do do	7	50
A. Brown	do do do	76	00
	Total	$782	32

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(A. DANS L'ETAT No. 4, D.)

DÉTAIL des frais de route pour le service du ministère des postes, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom	Service.	Montant.	
		$	cts.
J. McMillan, I.B.P.	Frais de route	570	97
W. Paisley	do	25	50
W. C. Whittaker	do	31	00
W. R. Avery	do	2	20
W. Rowan	do	7	05
W. C. Whittaker	do comme commis convoyeur sur chemin de fer	8	50
	Total	$645	22

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DU MANITOBA.

(A. DANS L'ETAT No. 4, E.)

DÉTAIL des frais de route pour le service du ministère des postes, dans le Manitoba, (y compris Kéwatin et les territoires du Nord-Ouest), pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Montant.	
		$	cts.
J. Dewé, chef, I.B.P.	Frais de route, Manitoba	614	25
	Total	$614	25

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(A. DANS L'ETAT No. 4, F.)

DÉTAIL des frais de route pour le service du ministère des postes, dans la Colombie-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Montant.	
		$	cts.
R. Wallace, I.B.P.	Frais de route	21	00
E.H. Fletcher, sous-insp.	do	10	00
	Total	$31	00

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

(A. DANS L'ETAT No. 4, G.)

DÉTAILS des frais de route pour le service du ministère des postes, dans l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Service.	Montant.	
		$	cts.
W. W. McLeod, sous-ins. B.P.	Frais de route	87	68
B. Trainor	do commis temporaire de la malle p. ch. de fer.	1	50
J. M. Campbell	do do do	3	00
	Total	$92	18

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

7—10**

PROVINCE D'ONTARIO.

(B. DANS L'ETAT No. 4, A.)

DÉTAIL des sommes payées pour comptes de fournisseurs et pour ouvrages exécutés pour le ministère des postes, en Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1879.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Cie de billets de banque de l'Am. B. du Nord ...	Gravure et impression de timbres-postes pour le ministère des postes en Ontario	29,119	78
Pritchard et Mingard.....	Timbres et cachets de bureau pour le ministère des postes en Ontario	1,578	67
DeGrave, Short et Cie...	Balances et poids pour le ministère des postes en Ontario	704	26
D. G. Berri.....	Tampons et encre do do	145	85
D. McNee et fils.....	Pavillons fédéraux do do	52	80
P. M. Liverpool, Angl...	Pour un échantillon d'uniforme pour facteur	16	92
Kenyon, Stewart et Cie..	Timbres pour le bureau des mandats d'argent	20	25
J. Hope.....	Lithogramme pour do	9	00
J. Leslie.....	Réparat. à l'horloge du bur. de l'inspt. en chef des b. de poste	2	50
G. Ball.....	Installation d'un bureau pour l'I.B.P., Barrie	285	05
Usines à gaz de Barrie....	Réparations au gazomètre pour do	3	50
J. Miller et Cie.....	do aux timbres du bur. pour do	2	50
G. Harrison.....	Lettrer des plaques de porte pour do	1	25
W. H. Sparrow.....	Réparat. aux boîtes des commis de la malle pour l'I.B.P., Barrie	0	65
J. Plaxton.....	Appareils à gaz, etc, pour do ...	77	97
Frawley et Devlin	Tapis et le poser do ...	66	21
Oshawa Cabinet Co.....	Pupître de bureau pour do ...	36	95
W. H. Freeman.....	Chaises de bureau do ...	25	50
J. Henderson.....	Garnitures de feu, boîtes à charbon, etc., pour do ...	13	25
E. Blain.....	Persiennes pour do ...	8	00
A. Scott.....	Paniers à papiers de rebut do	1	50
L. B. Spencer.....	Boîtes aux lettres des rues pour l'I.B P., Kingston	114	65
N. McNeil.....	Poser et réparer les boîtes aux lettres des rues pour l'I. B. P., Kingston	15	86
T. Baker.....	Réparat les boîtes aux lettres des rues pour l'I.B.P., Kingston	1	50
S. T. Drennan.....	Mobilier de bureau pour do	32	70
W. H. Harmer.....	Table à timbrer, etc., pour do ...	24	90
J Gurd et fils	Clés de cadenas pour do ...	1	50
R. Waldron.....	Essuie-mains pour do ...	0	60
G. M. Wilkinson.....	Chandelles pour do	0	25
Stewart et Cie.....	Boîtes aux lettres des rues, etc., pour l'I.B.P., London	214	50
C. Anundson.....	Menuiserie do ...	66	67
M. O'Meara.....	Poser les boîtes aux lettres des rues do	5	60
J. Crook.....	do do do	4	94
G. Griffin, I.B.P.....	Serrures pour boîtes aux lettres des rues do	46	15
J Edwards.....	Boîtes de commis de la malle do	35	50
J. Gurd et fils.....	Réparer les serrures des boîtes do	1	50
G. Bailey	Peinturer et vernir les boît aux lett. des rues p. l'I.B P., Ottawa	88	00
J. Radford.....	Horloges de bureau pour l'I.B.P., Ottawa	38	50
R. J Butler.....	Cloches do	3	50
Blyth et Kerr	Seau en fer do	0	65
L. Daillebough.....	Poser et enlever les doubles châssis, etc., pour l'I.B.P., Ottawa	5	25

(B. DANS L'ETAT No. 4, A.)—Détail des sommes payées pour comptes de fournisseurs et pour ouvrages exécutés pour le ministère des postes, en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
T. Thompson	Faire et rép. les b. aux lettres des rues pour l'I.B.P, Toronto	326	50
Beaver Lock Works	Enlever et réparer des do do	83	15
E. et C. Gurney	Faire et réparer les do do	68	50
Howland et fils	Serrures et clefs pour b. aux let. des rues pour l'I.B. P., Toronto	24	45
W. H. Sparrow	Boîtes pour les commis de la malle, etc. do	31	75
W. Adamson et Cie	Balais, allumettes, etc., pour do	6	00
G. Harding	Plomberie pour do	28	37
Phelps et Dodds	Menuiserie pour do	5	65
Oshawa Cabinet Co.	Chaise de bureau et réparations pour do	2	25
R. E. Bailey	Nettoyer et réparer un tapis pour do	2	25
Stevenson et Cie	Réparer le timbre du bureau de poste pour do	1	50
G. et A. Bruce	Menuiserie pour le bureau de poste, Guelph	6	50
D. Stirton, M.P	Partie de compte des fournisseurs, B P., Guelph	5	59
J. B. Burke	Désinfectants pour do	1	00
J. McGillivray	Portes de cave à charbon pour do	0	75
J. Horsman	Quincaillerie pour do	0	55
H. Harding	Plomberie pour le bureau de poste, Hamilton	47	68
Leitch et Turnbull	Serrurerie do do	29	01
J. Dryland	Peinturage do do	17	87
Copp frères	Ferblanterie do do	17	00
J. Bickell	Menuiserie do do	19	50
C. Piercy	do do do	4	40
T. Mitchell	Nattes, brosses, etc. do	15	50
S. Binghams et fils	Tampon et frais pour le bureau de poste, Hamilton	1	18
Cie de pub. du *Spectator*	Encre à timbrer do do	1	50
J. Philp	Couvrir des tampons, etc. do do	16	50
B. Spencer	Serrurerie pour le bureau de poste, Kingston	28	76
R. M. Horsey	Ferblanterie do do	29	06
J. Shields	do do do	0	50
W. Harmer	Menuiserie do do	21	25
T. McMahon	Menuiserie do do	6	35
Smith frères	Horloges do do	14	00
G. M. Wilkinson	Balais, savon, brosses, etc. pour le bur. de poste, Kingston	6	37
Cie du gaz de Kingston	Appareils à gaz do do	6	03
T. Savage	Etiquettes pour portes do do	3	00
R. Waldron	Toile cirée et flanelle verte do do	2	27
S. Binghams et fils	Tampons et frais do do	1	18
J. B. Shorey	Désinfectant do do	1	00
J. Muckleston	Quincaillerie do do	0	60
J. McMahon	Réparations à la porte do do	1	25
J. B. Bastow	Réparations aux appareils à gaz do do	0	75
J. Christie	Menuiserie, etc., pour le bureau de poste, London	130	00
C. Anundson	do do	12	42
E. Rogers	Plomberie do	51	87
S. McBride	do do	19	40
L. Lawless, M.P	Essuie-mains do	5	25
E. Adams et Cie	Huile d'olive do	3	00
J. P. Gurd	Balais, etc. do	3	00
Noble et Hargreaves	Verre do	0	90
J. McCullough	Réparations de balances pour le B.P, Nippissingan	0	25
S. Daillebough	Menuiserie pour le B.P., Ottawa	33	25
J. Sheppard	Vitrerie do	3	15
Blyth et Kerr	Quincaillerie do	4	12
J. Hope et Cie	Plumeaux do	3	75
Elliott et Hamilton	Essuie-mains do	3	00
J. S. Milne	Reproducteur de lettres, B.P, Ottawa	2	00
J. A. Leamle	Encre à timbrer do	1	75
Pritchard et Mingard	Réparer le timbre du B.P., Ottawa	0	50

(B. DANS L'ETAT No. 4, A.)—Détail des sommes payées pour comptes de fournisseurs et pour ouvrages exécutés pour le ministère des postes, en Ontario, pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
J. Wegg et fils	Poser les boîtes aux lettres des rues à Saint-Thomas	2	00
A. McMillan	Réparations do do	1	25
Pells et Dodds	Menuiserie pour le bureau de poste, Toronto	662	49
G. Harding	Plomberie do	132	51
J. Dill	Peinturage do	60	83
M. O'Connor	do do	18	20
J. Bryant	Serrurerie do	4	25
M. Sweetnam, I.B.P.	Brosses, etc do	1	75
J. E. Ellis	Soin des horloges do	122	50
E. Chanteloup	Appareil à timbrer les lettres pour le B.P., Toronto	163	50
Fisk et Woodruff	Régulateur à gaz do	80	00
Godard et Callister	Mobilier do	67	75
A. Moses	Paniers do	44	25
C. S. Kenyon	Ruban pour timbres à date do	21	50
J. Foster et fils	Serrures pour tiroirs do	18	00
E. Harris et Cie	Huile d'olive, vernis, etc. do	13	23
N. L. Piper	Balais, brosses, etc. do	12	00
B. H. Palmer	Epoussettes do	10	00
Oshawa Cabinet Co.	Chaise de bureau, tabourets et rép do	25	95
J. L. George	Sacs à monnaie do	5	18
W. H. Sparrow	Tampons, boîte à charbon, garnit. de feu, etc., B.P., Toronto	6	65
Rice, Lewis et fils	Quincaillerie do	1	90
S. Binghams et fils	Tampon et frais do	1	19
Glover et Harrison	Nécessaire de toilette do	7	00
J. B. Magurn	Enfilade do	0	65
Beaver Lock Works	Réparations aux serrures do	11	73
T. Thompson	Couvrir des tampons do	7	20
A. McCarthy	Répar. un pôteau pour prendre les sacs de malle à Brentwood.	1	25
F. Forest	Confect. et poser un pôt. pour prend. les sacs de m. à Utopia	10	00
	Total	$35,554	67

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE QUÉBEC.

(B. DANS L'ÉTAT No. 4, B.)

DÉTAIL des sommes payées pour comptes de fournisseurs et pour ouvrages exécutés pour le ministère des postes, en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Cie de billets de banque de l'Amér.-B. du Nord.	Gravure et impression de timbres-poste pour le département, en Québec	11,359	13
Pritchard et Mingard	Timbres et cachets pour le département des postes, en Québec	781	02
De Grave, Short et Cie	Balances et poids pour le département des postes, en Québec	274	14
D. G. Berri	Tampons et encre à timbrer pour le départ. des postes, en Québec	56	89
McNee et fils	Pavillons pour le département des postes, en Québec	26	40
Goodyear Rubber Co	Tampons en caoutchouc pour le département des postes	3	20
Yale Lock Works	Cadenas pour boîtes aux lettres pour l'I.B.P., Montréal	33	00
O. Knapp et Cie	Oblitérateurs en liége do	18	50
Canada Rubber Co	do en caoutchouc do	18	25
G. R. Prowse	Réparer les boîtes des commis de la malle p. l'I.B.P., Montréal	17	50
J. B. Menard	Timbres pour l'I.B.P., Montréal	7	50
H. Walker	Gravure de timbre do	1	65
P. Whitty	Posage de boîtes aux lettres, etc., pour l'I B P., Québec	387	25
J. B. Morin	Réparer les boîtes des commis de la malle do	2	00
G. T. Philips	do les balances do	1	25
G et C. Hossack	Savon, brosses, etc., do	25	83
Behan frères	Essuie-mains do	6	60
Fyfe et Wright	do do	1	68
H. S. Scott et Cie	Serrures do	3	75
J. S. Porter	Serrurerie do	2	90
T. Andrews	Plomberie do	13	14
P. Bélanger	Menuiserie do	3	00
G. Labrèche	Casiers pour l'I.B.P., Trois-Rivières	17	00
E. Chanteloup	Plomberie pour le bureau de poste, Montréal	359	81
S. Barre	Menuiserie do	170	00
J. Fontaine	Peinturage do	80	80
S. N. Denis	Vitrerie do	30	90
R. Mitchell et Cie	Ferronnerie do	4	10
G. Chapham	do do	3	00
D. O'Connor	Encre à timbrer do	120	00
E. J Maxwell	Bois de service do	93	86
Frotheringham et Workman	Quincaillerie do	57	08
Ramsay, Drake et Dodds	do do	4	35
W. Clendenning	do do	2	50
S. Carsley	Essuie-mains, etc., do	13	11
H. A. Nelson et fils	Balais, plumeau, etc., do	6	96
Gravel frères	Savon, brosses, etc., do	6	00
S. Binghams et fils	Tampons, encre à timbrer do	1	18
H. Grant	Soin des horloges do	62	50
N. Granger	Peinturer l'indicateur de la malle pour le B.P., Montréal	12	00
C. Goslin	Réparer do do	6	00
L. Lanthier	Ouvrage fait à l'indicateur do	3	75
D. L. Roy	Réparer l'horloge do	8	00
L. Galipeau	Confection de boîtes aux lettres des rues, pour le B.P., Montréal	36	25
Z. Vaudry	Plomberie pour le bureau de poste de Québec	84	34
T. Andrews	do do	18	95
E. Roussell	Menuiserie do	40	51
L. Bourget	Savon, allumettes, etc., do	29	63
S. Drolet	Savon, balais, etc., do	21	28
T. Hudon	Peaux de chamois, flanelle, etc., pour le B.P. de Québec	10	10

(B. DANS L'ETAT No 4, B.)—Détail des sommes payées pour comptes de fournisseurs et pour ouvrages exécutés pour le ministère des postes, en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Name.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
J. Hamel et fils	Essuie-mains, etc., pour le bureau de poste, Québec	7	80
F. W. Roy	Soude caustique, etc., do do	4	07
G. T. Phillips	Bougies en cire do do	5	50
O. Bedique	Clés do do	4	55
E. Baillargeon	Lumière électrique do do	4	00
L. Marcott	Châssis en fer do do	2	40
J. B. Pruneau, M.P.	Réparer les pavillons do do	1	50
M. Teehan	Protect. pour balais do do	1	00
N. Beaumier	Boîte aux lettres pour Island Pond	5	00
P. Whitty	Confectionner et poser des boîtes aux lettres à Saint-Sauveur de Québec, etc	119	85
F. Parent	Réparer le poteau pour prendre les sacs, station Montalambert.	1	00
J. G. Seton	do Rivière Trois Pistoles	0	25
E. Côté	Eriger un pôteau pour prendre les sacs à div. stations du C.F.I.	50	85
	Total	$14,556	31

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

(B. DANS L'ETAT No. 4, C.)

DÉTAIL des sommes payées pour comptes de fournisseurs et pour ouvrages exécutés pour le ministère des postes, dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Cie de billets de banque de l'Am.-B. du Nord ...	Gravure et impressions de timbres-poste pour le ministère des postes, dans la Nouvelle-Ecosse	3,454	35
Pritchard et Mingard.....	Timbres et cachets de bureau pour le ministère des postes, dans la Nouvelle-Ecosse	448	54
De Grave, Short et Cie...	Balances et poids pour le ministère des postes, dans la N.-Ecosse	83	36
D. G. Berri..	Tampons et encre pour le ministère des postes, dans la Nouvelle-Ecosse	17	30
H. H. Fuller et Cie	Ficelle, etc., pour l'I. B.P., Halifax	244	47
J. DeCourcey	Boîtes aux lettres do	8	25
W. F. Eager	Savon, etc., pour do	2	40
Forsythe et Sutcliff.	do do	1	50
D. Murray et Cie	Essuie-mains do	1	50
C. et W. Anderson	Allumettes, mèches, etc., pour l'I.B.P., Halifax	0	62
J. Starr	Cadenas pour les boîtes aux lettres des rues	27	00
Ray Frères et Cie..	Bandes en fer, etc., p. les b. aux l. des rues pour l'I. B.P., Halifax.	4	40
W. S. Symonds et Cie.....	Boîtes aux lettres pour l'I B.P., Halifax	22	00
Longard Frères ...	Boîtes des commis de la malle pour l'I.B.P., Halifax	9	00
J. Davies	Serrurerie pour l'I.B.P., Halifax	12	55
Watson et Myers	Plomberie do	4	50
R. H. Cogswell	Réparation d'horloges pour l'I.B.P, Halifax.	6	00
Watson et Myers...	Réparation au timbre à dater do	0	75
R. J. Wetmore..	Monter des cartes pour do	4	35
W. G. Wiswell	Menuiserie pour le bureau de poste d'Halifax	37	86
J. Davies..	Serrurerie do	24	90
G. Fultz	Plomberie do	10	98
Longard Frères..	do do	0	50
M. Downey	Vitrerie do	10	35
Gordon et Keith	Matelas do	24	00
D. Murray et Cie	Lits do	16	50
P. Walsh	Quincaillerie, balais, etc., do	6	23
H. U. Brown	Outils do	6	00
M. F. Eager	Savon, etc., do	4	50
R. Brander	Paniers do	3	75
J. D. McDougall	Sceau et brosse do	3	40
J. E. DeCourcey	Agraffes pour boîtes aux timbres pour le b. de p. d'Halifax	1	80
T. Walsh et Cie	Peinture do	1	10
R. J. Wetmore	Encadrer des vues d'Halifax do	2	75
Gordon et Keith	Réparer les outils du bureau do	2	25
Watson et Myers	Réparation de lanterne do	1	00
	Total	$4,510	71

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(B. DANS L'ETAT No. 4, D.)

DÉTAIL des sommes payées pour comptes de fournisseurs et pour ouvrages exécutés pour le ministère des postes, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Cie de billets de banque de l'Am.-B. du Nord	Gravure et impression de timbres-poste pour le ministère des postes, dans le Nouveau-Brunswick	3,100	54
Pritchard et Mingard	Timbres et cachets de bureau pour le ministère des postes, dans le Nouveau-Brunswick	317	98
De Grave, Short et Cie	Balances et poids pour le ministère des postes, dans le Nouveau-Brunswick	74	83
D. G. Berri	Tampons et encre pour le ministère des postes dans le Nouveau-Brunswick	15	53
Bowes et Campbell	Conf., et rép., des boît. aux let. des rues p. l'I.B.P., St-Jean	152	62
T. Barker et fils	Alcool pour lampes, savon, etc. do	31	67
J. et J. Howe	Meubles de bureau pour l'I B.P., St-Jean	15	50
A. J. Lordly et fils	Chaise de bureau do	7	50
McKenzie frères	Natte de fibre de coco do	9	45
F. Blackadar	Lampes, becs, etc., do	4	53
J. T. Carpenter	Estampe et rubans do	4	75
J. S. Brown	Boîtes aux lettres do	3	55
J. et A. McMillan	Paniers à papiers de rebut do	2	25
W. H. Thorne et Cie	Quincaillerie do	2	00
J. W. Barnes et Cie.	Essuie-mains do	1	44
Bowman et Lachène	Menuiserie do	11	16
J. Babbitt	Réparation à l'horloge du bureau de poste de Frédéricton	2	00
J. Hanlan	Réparation de boîtes aux lettres do	2	00
R. A. Estey.	Bois de service do	0	60
G. Hutchison	Soin de l'horloge du bureau de poste, Saint-Jean	50	00
J. H. Pullen	Vitrerie do	17	35
J. L. Carmichael.	Menuiserie do	13	97
J. et T. Whiteneck	Réparation de persiennes do	5	15
W. J. Thompson	Répar. à la serr. du coffre de sûreté do	5	00
M. Flood	Réparation à la fournaise do	2	00
J. Halse	Réparations aux bancs do	2	00
A. McBride	Réparer le coffre de sûreté do	2	00
D. Fowler	Blanchissage de la cave do	5	00
Bowes et Campbell	Poêles et tuyaux do	25	73
C. S. Macgregor	Allumettes, balais, etc., do	11	36
D. L. Richards	Regulateur à gaz do	10	00
T. McAvity et fils	Quincaillerie do	8	31
J. R. Smith	Paniers à papiers de rebut do	1	10
C. E. Birnam	Outils pour le bureau do	1	25
J. Hunter	Clef pour le bureau do	0	25
	Total	$3,920	37

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DU MANITOBA.

(B. DANS L'ETAT No. 4, E.)

DÉTAIL des sommes payées pour comptes de fournisseurs et pour ouvrages exécutés pour le ministère des postes, dans le Manitoba (y compris Kéwatin et les territoires du Nord-Ouest), pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Cie de billets de banque de l'Am.-B. du Nord...	Gravure et impression de timbres-poste pour le ministère des postes, dans le Manitoba	700	35
Pritchard et Mingard	Timbres et cachets de bureau pour le ministère des postes, dans le Manitoba	310	25
DeGrave, Short et Cie...	Balances et poids pour le ministère des postes, dans le Manitoba, etc	16	89
D. G. Berri	Tampons et encre à timbrer, pour le ministère des postes, dans le Manitoba, etc	3	51
D. McFayden	Menuiserie pour le B. P., Winnipeg	294	40
Payne et Lee	Blanchissage, pour do	25	00
J. H. Ashdown	Poêle à charbon, quincaillerie, etc., pour le B. P., Winnipeg	73	30
A. G. Bannatyne	Allumettes, balais, etc., pour do ...	11	15
W. H. Lyon	Ficelle, pour do ...	8	30
Cie. manufacturière de Kenyon Stewart	Timbres de mandats d'argent, pour do ...	5	00
P. M. Battleford	Payé pour l'érection d'un poteau indicateur pour la malle	22	00
	Total	$1,470	15

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(B. DANS L'ETAT No. 4, F.)

DÉTAIL des sommes payées pour comptes de fournisseurs et pour ouvrages exécutés pour le ministère des postes, dans la Colombie-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Cie de billets de banque de l'Am.-B. du Nord...	Gravure et impression de timbres-poste pour le ministère des postes, dans la Colombie-Britannique	653	28
Pritchard et Mingard....	Timbres et cachets de bureau pour le ministère des postes, dans la Colombie-Britannique	27	92
DeGrave, Short et Cie....	Balances et poids pour le ministère des postes, dans la Colombie-Britannique	15	77
D. G. Berri	Tampons et encre à timbrer, pour le ministère des postes, dans la Colombie-Britannique	3	27
H. C. Wilson	Ferblanterie, pour le B. P., Victoria	16	75
McKilligan et Ekford	Menuiserie, pour do	12	75
E. B. Marvin	Ficelle, pour do	16	25
P. McQuaid et fils	do do	6	00
T. N. Hibben et Cie	Presse à copier, pour do	6	25
Yale Lock Co.	Réparations aux serrures et clefs, pour le B. P., Victoria	2	05
F. W. Fletcher	do boîtes, do	1	00
C. G. Major	Balais, chem. de lampes, etc., pour le B. P., New-Westminster.	16	25
J. Cunningham et Cie....	Ferblanterie, etc., pour do do	4	25
E. B. Marvin	Ficelle, pour le B. P., Victoria	16	25
J. Sehl	Réparations aux chaises, pour le B. P., Victoria	1	00
	Total	$799	04

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

(B. DANS L'ÉTAT No. 4, G.)

DÉTAIL des sommes payées pour comptes de fournisseurs et pour ouvrages exécutés pour le ministère des postes, dans l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Cie de billets de banque de l'Am. B. du Nord ...	Gravure et impression de timbres-poste pour le ministère des postes, dans l'Ile du Prince-Edouard	681	45
Pritchard et Mingard.....	Timbres et cachets de bureau pour le ministère des postes, dans l'Ile du Prince-Edouard.	170	66
De Grave, Short et Cie..	Balances et poids pour le ministère des postes, dans l'Ile du Prince-Edouard	16	45
D. G. Berri	Tampons et encre pour le ministère des postes, dans l'Ile du Prince-Edouard	3	41
A. Hermans et fils	Plomberie pour le bureau de poste, Charlottetown	22	15
J. Newson	Menuiserie, etc., do do	14	74
W. et A. Brown	Literie, etc., do do	9	24
Dodd et Rogers	Allumettes do do	0	45
	Total	$918	55

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE D'ONTARIO.

(C. DANS L'ÉTAT No. 4, A.)

DÉTAIL des sommes payées par le ministère des postes pour loyers et taxes, dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
W. D. Ardagh	Loyer du bureau de l'inspecteur des postes, Barrie, (du 1er novembre 1879 au 30 avril 1880)	135	00
Cie de l'aqueduc d'Hamilton	Taxe d'eau, bur. de p. d'Hamilton (1 année, jusq. 31 mars 1880)	100	00
Corporation d'Hamilton	Loyer d'égout, do (do 31 déc. 1878)	4	20
Cie de l'aqueduc de Kingston	Taxe d'eau, Kingston do (do 30 juin 1880)	40	96
Cie de l'aqued, London	do London do (do 15 avril 1880)	36	00
Cie de l'aqued., Toronto	do Toronto do (do 30 juin 1880)	180	00
	Total	$496	16

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE QUÉBEC.

(C. DANS L'ÉTAT No. 4, B.)

DÉTAIL des sommes payées par le ministère des postes pour loyers et taxes, en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
G. A. Bourgeois, I.B.P....	Loyer pour la commodité du bureau de l'inspecteur des postes, Trois-Rivières (depuis le 13 nov. '79 jusq. 31 mai '80)	198	00
J. Richard.....	Loyer et taxes de la maison de réception de l'est, Montréal, (1 an jusqu'au 31 octobre 1880)..	264	00
L. N. Denis.....	do de la maison de réception du nord, Montréal, (13 mois, jusqu'au 30 avril 1880).....	304	00
A. Hamilton.....	do de la maison de réception de l'ouest, Montréal, (1 an, jusqu'au 30 avril 1880).....	294	00
Compagnie de l'aqueduc de Montréal.....	Taxe d'eau, bur. de poste de Montréal, (2 ans, jusq. 30 avril '81)	1,474	70
do do ...	do maison de réception de l'est, Montréal, (1 an, jusq. 30 avril 1880)	9	50
do do ...	do do du nord do do	11	40
do do ...	do do de l'ouest do do	5	70
Cie. de l'aq. de Québec ...	do bureau de poste de Québec, (1 an, jusq. 30 avril '80)	522	00
	Total	$3,083	30

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(C. DANS L'ÉTAT No. 4, D.)

DÉTAIL des sommes payées par le ministère des postes pour loyers et taxes, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
			cts.
W. S. Harding	Loyer du bureau de l'inspecteur (15 mois, jusq. 30 juin 1880)	625	00
M. Gregg	Loyer du bur. de poste de Frédéricton (1 an, jusq. 31 mars '80)	300	00
T. R. Jones	Loyer du bureau de poste de St-Jean (1 an, jusq 30 avril '80)	2,000	00
	Total	$2,925	00

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DU MANITOBA.

(C. DANS L'ÉTAT No. 4, E.)

DÉTAIL des sommes payées par le ministère des postes pour loyers et taxes, au Manitoba (y compris Kéwatin et les Territoires du Nord-Ouest), pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
A. G. Jackson	Eau, bureau de poste de Winnipeg, (1 an, jusqu'au 31 mars 1880)	53	00
	Total	$53	00

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H A. WICKSTEED,
Comptable

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(C. DANS L'ETAT No. 4, F.)

DÉTAIL des sommes payées par le ministère des postes pour loyers et taxes, dans la Colombie-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Cie de l'aquedue de Victoria	Taxe d'eau, bureau de poste de Victoria (15 mois, jusqu'au 31 mars 1880)	15	00
	Total	$15	00

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

(C. DANS L'ETAT No. 4, G.)

DÉTAIL des sommes payées par le ministère des postes pour loyers et taxes, dans l'Ile du Prince-Édouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
H. B. Robinson	Eau, bureau de poste de Charlottetown (1 an, jusqu'au 31 déc. 1879)	6	00
	Total	$6	00

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE D'ONTARIO.

(D. DANS L'ETAT No. 4, A.)

DÉTAIL de tous les paiements faits par le ministère des postes pour papeterie, impressions et publicité, dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Imprimeur de la reine et bureau de la papeterie..	Papeterie et impressions pour le ministère des postes. dans l'Ontario	18,721	96
Cie de public. du *Citizen*.	Impression et reliure de livrets de mandats d'argent, pour le ministère des postes, dans l'Ontario	530	96
do do	Annonces pour la caisse d'épargne des postes	30	00
S. Woods	Papeterie pour le bureau de poste, Kingston	2	85
Brown frères	do do Toronto	7	75
Belleville	Publier les tableaux des heures, avis de bureau de poste, etc.	50	00
Brantford	do do	50	00
Chatham	do do	100	00
Cornwall	do do	25	00
Forest	do do	25	00
Guelph	do do	50	00
Hamilton	do do	111	25
Kingston	do do	195	33
London	do do	233	87
Ottawa	do do	281	15
Peterboro'	do do	31	25
Sarnia	do do	37	50
Strathroy	do do	25	00
Toronto	do do	121	25
Windsor	do do	25	00
Arnprior, *Chronicle*	Annonces de soumissions pour la malle, etc.	6	24
Belleville, *Intelligencer*	do do	23	58
Bothwell, *Times*	do do	3	96
Caledonia, *Sachem*	do do	13	08
Carleton Place, *Canadian*	do do	34	88
Chatham, *Planet*	do do	11	00
Cobourg, *Sentinel*	do do	6	40
Colborne, *Express*	do do	4	56
Cornwall, *Reporter*	do do	29	44
Dunnville, *Gazette*	do do	3	84
Eganville, *Enterprise*	do do	4	80
Exeter, *Times*	do do	4	32
Goderich, *Star*	do do	14	72
Ingersoll, *Tribune*	do do	7	70
Iroquois, *Times*	do do	23	87
Kincardine, *Standard*	do do	7	68
Kingston, *News*	do do	23	20
London, *Free Press*	do do	36	60
London, *Herald*	do do	30	00
London, *Record*	do do	13	20
L'Original, *Advertiser*	do do	5	28
Madoc, *Review*	do do	13	44
Morrisburgh, *Courier*	do do	24	22
Napanee, *Standard*	do do	6	40
Ottawa, *Citizen*	do do	27	46
Ottawa, *Gazette*	do do	48	88

(D. DANS L'ETAT No. 4. A.—Détails de tous les paiements faits par le ministère des postes pour papeterie, impressions et annonces, dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.			Montant.	
				$	cts.
Ottawa, *Herald*.....	Annonces de soumissions pour le transport des malles, etc.....			36	18
Ottawa, *Journal*.....	do	do	.....	22	36
Ottawa, *Orange Lily*.....	do	do	.....	17	36
Park Hill, *Gazette*.....	do	do	.....	5	60
Pembroke, *Standard*.....	do	do	.....	25	56
Perth, *Expositor*.....	do	do	.....	18	08
Peterboro', *Review*.....	do	do	.....	15	00
Peterboro', *Times*.....	do	do	.....	9	12
Picton, *Gazette*.....	do	do	.....	9	00
Prescott, *Messenger*.....	do	do	.....	16	38
Saint-Thomas, *Times*.....	do	do	.....	14	04
Sarnia, *Canadian*.....	do	do	.....	23	84
Strathroy, *Dispatch*.....	do	do	.....	10	08
Toronto, *Church Guardian*	do	do	.....	9	00
Toronto, *Grip*.....	do	do	.....	9	60
Toronto, *Irish Canadian*.	do	do	.....	8	70
Welland, *Telegraph*.....	do	do	.....	7	02
Woodstock, *Times*.....	do	do	.....	7	80
	Total.....			$21,348	59

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

7—11**

PROVINCE DE QUÉBEC.

(D. DANS L'ETAT No. 4, B.)

DÉTAILS de tous les paiements faits par le ministère des postes pour papeterie, impressions et annonces, dans Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Imprimeur de la reine, bureau de la papeterie..	Papeterie et impressions pour le ministère des postes, dans Québec	6,044	20
Cie de publication du *Citizen*	Imprimer des livrets de mandats d'argent pour le ministère des postes dans Québec	207	12
O. Trudel	Papeterie pour l'I.B.P., Trois-Rivières	3	52
Lévis	Annonces de tableaux des heures, avis de bureau de poste, etc.	5	44
Montréal	do do	510	70
Québec	do do	702	60
Richmond	do do	25	00
Rimouski	do do	20	00
Saint-Hyacinthe	do do	25	00
Sorel	do do	48	00
Trois-Rivières	do do	84	00
Arthabaskaville *Rural Press*	Annonces de soumissions pour le service de la malle, etc.	13	20
Arthabaskaville, *L'Union*	do do	35	56
Aylmer *Times*	do do	40	32
Bryson *Advance*	do do	24	16
Coaticook *Observer*	do do	6	00
Lévis, *Quotidian*	do do	19	68
Montréal, *L'Opinion Publique*	do do	24	80
Montréal, *Nouveau-Monde*	do do	18	90
Québec, *Budget*	do do	31	98
do *Canadien*	do do	46	40
do *Courier*	do do	41	20
do *Cultivateur*	do do	45	40
do *L'Evénement*	do do	40	48
do *Chronicle*	do do	7	56
do *Nouvelliste*	do do	51	00
do *Telegraph*	do do	48	20
Rimouski, *Nouvelliste*	do do	32	32
Rivière-du-Loup, *Courier*	do do	4	55
Rock Island, *Journal*	do do	8	78
Sainte-Anne, *Gazette*	do do	16	16
Saint-Hyacinthe, *Journal*	do do	4	80
Sherbrooke *Gazette*	do do	14	00
do *Guardian*	do do	7	32
do *Pioneer*	do do	10	40
Trois-Rivières, *Journal*	do do	14	48
	Total	$8,283	23

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

(D. DANS L'ÉTAT No 4, C.)

DÉTAIL de tous les paiements faits par le ministère des postes pour papeterie, impressions et annonces, dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Imprimeur de la reine et bureau de la papeterie..	Papeterie et impressions pour le ministère des postes dans la Nouvelle-Ecosse	2,196	96
Cie d'impression et de publication du *Citizen*..	Impression et papeterie pour le bureau de mandats d'argent, pour le ministère des postes, Nouvelle-Ecosse	62	98
A. W. McKinlay	Papeterie pour l''inspecteur des bureaux de poste, Halifax	2	95
Halifax	Annonces de tableaux des heures, avis de bureau de poste, etc.	203	00
Amherst *Gazette*	Annonces de soumissions pour le service de la malle, etc	24	17
Antigonish *Casket*	do do	24	00
Bridgetown *Monitor*	do do	7	26
Cape Breton *Times*	do do	38	71
Colchester *Sun*	do do	18	33
Halifax *Alliance Journal*.	do do	61	38
Halifax *Church Guardian*.	do do	32	00
Halifax *Daily Reporter*	do do	163	89
Halifax *Journal*	do do	28	50
Halifax *Morning Herald*..	do do	159	32
Halifax *Presbyterian Witness*	do do	66	88
Halifax *Wesleyan*	do do	48	72
Kentville *Chronicle*	do do	14	10
Liverpool *Times*	do do	3	00
Lunenburg *Progress*	do do	5	25
Sydney Nord *Herald*	do do	77	74
Pictou *Colonial Standard*.	do do	11	50
Sydney *Advocate*	do do	30	66
Windsor *Mail*	do do	20	00
	Total	$3,301	39

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

7—11½**

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(D. DANS L'ÉTAT No 4, D.)

DÉTAIL de tous les paiements faits par le ministère des postes pour papeterie, impressions et annonces, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Imprimeur de la reine et bureau de papeterie.....	Papeterie et impressions pour le ministère des postes, dans le Nouveau-Brunswick.....	1,802	89
Cie d'impression et de publication du *Citizen*.	Impressions et reliure de livrets de mandats d'argent, pour le ministère des postes, Nouveau-Brunswick	56	53
Cie de publication, *Sun*..	Impressions de formules pour l'I.B.P., Saint-Jean.....	8	00
H. Chubb et Cie.....	Papeterie et impressions pour l'inspecteur des bureaux de poste, St-Jean (depuis le 1er juillet jusq. 31 déc. 1876)...	117	15
Frédéricton	Annonces de tableaux des heures, avis de bureau de poste, etc	7	00
Saint-Jean.....	do do do	178	13
Sackville..	do do do	38	00
Frédéricton *Evening Star*	Annonces de soumissions pour le service de la malle, etc.....	25	60
Frédéricton *Farmer*.....	do do	9	20
Frédéricton *Reporter*.... .	do do	20	52
Frédéricton *Agriculturist*.	do do	2	79
Moncton *Times*.....	do do	16	00
Newcastle *Advocate*.....	do do	6	25
St-Jean, *Christian Visitor*	do do	68	00
St-Jean, *Daily New*.....	do do	66	00
St-Jean, *Religious Intelligencer*	do do	48	40
Saint-Jean, *Sun*	do do	86	80
Saint-Etienne, *Courier*...	do do	27	00
Sackville *Post*.....	do do	48	55
Shédiac *Advocate*.....	do do	5	60
Woodstock, *Sentinel*.	do do	3	75
	Total	$2,642	16

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DU MANITOBA.

(D. DANS L'ETAT No. 4, E.)

DÉTAIL des sommes payées par le ministère des postes pour papeterie impressions et annonces, dans le Manitoba (y compris Kéwatin et les Territoires du Nord-Ouest), pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Imprimeur de la reine et bureau de la papeterie.	Papeterie et impressions pour le ministère des postes, dans le Manitoba, etc	326	60
Cie d'impression et de publication du *Citizen*.	Impressions et reliure de livrets de mandats d'argent, pour le ministère des postes, Manitoba, etc	12	77
Cie d'impression et de publication du *Times*	Impress. de formules et étiquettes pour le b. de poste, Winnipeg	36	50
Rowe et Cie	Impressions d'étiquettes pour le bureau de poste, Winnipeg	6	00
W. H. Lyon	Papeterie pour le bureau de poste, Winnipeg	54	05
Parsons et Richardson	do do	42	05
Portage la Prairie *Review*	Annonces de soumissions pour le service de la malle, etc	8	40
St. Boniface, *Le Métis*	do do	15	66
Winnipeg *Times*	do do	81	50
	Total	$583	53

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(D. DANS L'ÉTAT No 4, F.)

DÉTAIL des sommes payées par le ministère des postes pour papeterie, impressions et annonces, dans la Colombie-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Imprimeur de la reine et bureau de la papeterie.	Papeterie et impressions pour le ministère des postes, dans la Colombie-Britannique	277	39
Cie d'impressions et de publication du *Citizen*.	Impressions et reliure de livrets de mandats d'argent, pour le ministère des postes, dans la Colombie-Britannique	11	91
T. N. Hibben	Papeterie pour le bureau de l'inspecteur des postes, Victoria	28	75
D. W. Higgins	do do	11	87
do	Papeterie pour le bureau de poste, Victoria	3	25
Victoria	Annonces de tableaux des heures, avis de bureau de poste, etc.	43	75
	Total	$376	92

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

(D. DANS L'ÉTAT No. 4, G.)

DÉTAIL des sommes payées par le ministère des postes pour papeterie, impressions et annonces, dans l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Imprimeur de la reine et bureau de la papeterie..	Papeterie et impressions pour le ministère des postes, dans l'Ile du Prince-Edouard.....	292	97
Cie d'impressions et de publication du *Citizen*	Imprimer et relier des livrets de mandats d'argent pour le ministère des postes, dans l'Ile du Prince-Edouard.....	12	43
Charlottetown.....	Annonces de tableaux des heures, avis de bureau de poste, etc...	82	70
Examiner, Charlottetown	Annonces de soumissions pour le transport des malles, etc.....	12	00
Herald, Charlottetown...	do do	24	15
Island Argus, Charlottetown.....	do do	30	05
Presbyterian, Charlottetown	do do	14	40
Advertiser, Georgetown..	do do	12	00
Progress, Summerside....	do do	22	50
	Total.....	$503	20

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE D'ONTARIO.

(E. DANS L'ETAT No. 4, A.)

DÉTAIL des sommes payées par le ministère des postes pour combustible et éclairage, dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Cie du gaz de Barrie	Gaz pour le bureau de poste de Barrie	4	35
J. S. Johnston	Charbon do	70	80
Cie du gaz de Guelph	Gaz pour le bureau de poste de Guelph	81	30
C. Kleopfer	Charbon do	27	40
Cie du gaz d'Hamilton	Gaz pour le bureau de poste d'Hamilton	638	65
E. Brown	Charbon do	298	00
Cie du gaz de Kingston	Gaz pour le bureau de poste de Kingston	457	20
do	Charbon do	81	00
J. Noble	Bois do	41	25
U. S. Hanscomb	Sciage de bois do	10	00
J. O'Connor	Couper et empiler du bois pour le bureau de poste de Kingston	1	00
Cie du gaz de London	Gaz pour le bureau de poste de London	373	35
A. Cameron	Charbon do	188	67
H. Boyd	Bois do	65	00
D. Murphy	Sciage de bois do	20	00
Cie du gaz d'Ottawa	Gaz pour le bureau de poste d'Ottawa	686	10
F. Clemow	Charbon do	414	47
G. W. McCullough	do do	57	16
J. Wood	Bois do	68	00
Kavanagh Frères	Chandelles do	1	20
Cie du gaz de Toronto	Gas pour le bureau de poste de Toronto	2,208	76
P. Burns	Charbon do	264	77
	Total	$6,058	43

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE QUÉBEC.

(E. DANS L'ÉTAT No. 4, B.)

DÉTAIL des paiements faits par le ministère des postes pour combustible et éclairage, dans Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Cie de gaz, Montréal	Gaz pour le bureau de poste de Montréal	1,997	00
F. Brennan	Charbon de terre do do	425	75
W. Hart	do do do	24	60
L. Flanteaux	Bois do do	7	50
F. Grenard	Couper du bois do do	7	20
F. Brennan	Charbon de terre pour bureaux de réception, Montréal	42	17
Cie de gaz, Québec	Gaz pour le bureau de poste de Québec	475	40
G. M. Webster et Cie	Charbon de terre do do	226	95
J. Rusk	Bois do do	89	90
J. Petit	Scier et empiler du bois pour le bureau de poste de Québec	14	30
	Total	$3,316	77

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

(E. DANS L'ÉTAT No 4, C.)

DÉTAIL des paiements faits par le ministère des postes pour combustible et éclairage, dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Détails.	Montant.	
	$	cts.
Ministère des postes, sa part des dépenses pour chauffage, éclairage, etc., bureau de poste d'Halifax	2,455	55
Total	$2,455	55

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(E. DANS L'ÉTAT No 4, D.)

DÉTAIL des paiements faits par le ministère des postes pour combustible et éclairage, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
T. McCarthy	Charbon de terre pour le bureau de l'insp. des postes, St-Jean	36	86
W. S. Harding	Combustible do do do	15	00
Cie de gaz, Chatham	Gaz pour le bureau de poste, Chatham	62	32
R. P. et W. F. Starr	Charbon de terre do do	82	50
T. Condy	Bois do do	2	95
G. Morris	Remiser le charbon do do	5	00
Cie de gaz, Frédéricton	Gaz pour le bureau de poste, Frédéricton	81	86
J. Tibbitts	Charbon de terre do do	57	90
D. Currier	do do do	13	00
Cie de gaz, Saint-Jean	Gaz pour le bureau de poste, Saint-Jean	565	28
Lloyd et Cie	Charbon de terre do do	145	45
R. P. et W. F. Starr	do do do	45	11
S. McGregor	Pétrole do do	1	80
	Total	$1,115	03

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DU MANITOBA.

(E. DANS L'ETAT No. 4, E.)

DÉTAIL des sommes payées par le ministère des postes pour combustible et éclairage dans le Manitoba (y compris Kéwatin et les territoires du Nord-Ouest), pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
Winnipeg "Fuel Co."...	Charbon et bois pour le bureau de poste de Winnipeg.....	351	50
A. G. Bannatyne.....	Pétrole do do	101	50
	Total	$453	00

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(E. DANS L'ETAT No. 4, F.)

DÉTAIL des sommes payées par le ministère des postes pour combustible et éclairage dans la Colombie-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
H. Elliott	Charbon pour le bureau de poste de New-Westminster.....	56	00
C. G. Major	Pétrole, etc., do do	29	88
J. Cunningham et Cie.....	Chandelles do do	0	75
Cie du gaz de Victoria ...	Gaz pour le bureau de poste de Victoria.....	125	45
Welch, Rithet et Cie	Charbon do do	88	00
De Weisterhold et Cie.....	do do do	31	50
	Total.....	$331	58

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-ÉDOUARD.

(E. DANS L'ETAT No. 4, G.)

DÉTAIL des sommes payées par le ministère des postes pour combustible et éclairage dans l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Détails.	Montant.	
	$	cts.
Part afférente au ministère des postes, dans le chauffage, l'éclairage, etc., du bureau de poste de Charlottetown	728	85
Total	$728	85

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE L'ONTARIO.

(F. DANS L'ETAT No 4, A.)

DÉTAIL de divers déboursés du ministère des postes, dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
J. Dewé, I. en C. des B.P.	Faux frais, bureau de l'inspecteur en chef des B. P., Ottawa....	13	85
D. Spry, I. des B. P.....	do bureau de l'inspecteur des B. P., Barrie	64	46
R. W. Barker do	do do Kingston.	4	80
G. Griffin do	do do London	70	00
T. P. French do	do do Ottawa.....	87	50
M. Sweetnam do	do do Toronto	183	55
D. Stirton, M. P.	do bureau de poste, Guelph	8	50
H. N. Case do	do do Hamilton	73	40
J. Shannon do	do do Kingston.....	33	35
L. Lawless do	do do London	84	57
G. P. Baker do	do do Ottawa.....	358	05
T. C. Patteson, M.P.....	do do Toronto.....	278	58
Cie du télég. de Montréal	Messages au et du bur. de l'insp. en chef des B. P., Ottawa.....	57	26
do do ...	do de l'inspecteur des B. P., Barrie	27	22
do Dominion...	do do do	12	24
do de Montréal	do do Kingston.....	32	10
do Dominion...	do do do	9	24
do de Montréal	do do London	58	37
do Dominion...	do do do	4	34
do de Montréal	do do Ottawa	39	07
do do ...	do do Toronto	47	44
do Dominion...	do do do	15	70
do do ...	do maître de poste, Aurora	0	27
do de Montréal	do do Ayr.....	0	55
do do ...	do do Hamilton.....	7	36
do Dominion...	do do do	4	32
do de Montréal	do do Ottawa.....	33	39
do do ...	do do Pembroke.....	0	80
do do ...	do do Toronto.....	65	02
do Dominion...	do do do	0	25
do de Montréal	do do Windsor	3	47
do Dominion...	do do do	0	50
Cie d'assurance Royale..	Assurances sur le bureau de poste de Kingston.....	80	00
do ...	do do London.	62	50
do ...	do do Toronto.....	200	00
Bureau général des postes, Angleterre.....	Port sur objets de correspondance transportés par malles anglaises à destination d'autres pays, balance jus. 31 déc.'78	12	56
Bureau général des postes, Belgique.....	Port sur objets de correspondance transportés par malles de Belgique, à destination d'autres pays, 15 mois jus. 30 juin '78	22	84
Ministère des postes, Etats-Unis.....	Port sur objets de correspondance transportés par malles des Etats-Unis, à destination d'autres pays, bal. jus' 31 mars '79	2,096	52
Le directeur du bureau postal International....	Proportion de l'Ontario des dépenses de l'union postale.....	540	84
Caisse d'épargnes des P.	Commissions aux maîtres de poste en Ontario, sur affaires des caisses d'épargnes, une année, jusqu'au 31 déc. 1879.	3,828	68
J. Cameron et Cie.....	Timbres-poste retirés et détruits	942	65
Cie du télég. de Montréal	do do	362	00
O. Orlschlager.....	do do	48	80
Copp frères	do do	14	58
B. Chamberlain.....	do do	30	65
J. R. McNellie.....	do do	6	46
N. H. Martin.....	do do	4	41
W. Weld	do do	2	85

(F. DANS L'ETAT No 4, A.)—Détail de divers déboursés du ministère des postes, dans l'Ontario, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant. $	cts.
Banque Canadienne de Commerce	Timbres-poste retirés et détruits	1	70
A. G. Stone	do do	1	59
F. A. Dixon	do do	1	02
T. Matchett	do do	0	81
C. D. Barr	do do	0	74
C. P. Miller	do do	0	67
O. Prince	do do	0	43
Maître de poste, Kingston	Remboursement d'argent déposé pour clefs de boîtes et tiroirs	7	75
do London	do do do	2	50
do Ottawa	do do do	113	00
do Toronto	do do do	444	10
Bureau général des postes, Angleterre	Remboursement d'argent porté par erreur au crédit des frais de port au lieu de celui des mandats d'argent, en 1878	48	67
C. Baldwin	Remb. d'argent trouvé dans une lettre mise au rebut et réclamée	4	00
M. Maguire	do do do	2	00
Cie ch. urbains, London	Passages sur chars urbains fournis aux facteurs, B.P., London	10	00
do Ottawa	do do do B.P., Ottawa	50	00
do Toronto	do do do B.P., Toronto	625	00
H. Fortier	Passages en diligences et sur les ch. urb lorsqu'il avait la charge du bur. de p. sur les ter. de l'exposition, Toronto	2	70
H. Duggan	Livrer les malles de nuit aux résidences du directeur général des postes et du sous-direeteur général	72	00
O'Connor et Hogg	Frais judiciaires *in re* Smart, ci-devant M. P., Port Hope	116	81
Foy, Tupper et Macdonell	do Sanders do Norway	45	49
do do	do Gillespie do Sunnidale	44	99
do do	do Campbell do Kirkfield	5	34
J. J. Foy	do Findlay do Scugog	43	20
B. L. Doyle	do Pellow do Kintail	4	62
Maître de poste, Grafton	Indemnité pour denier et timbres-poste volés de son bureau	17	00
Diverses personnes	Balances à elles dues comme ci-devant maîtres de poste, ayant résigné l'année dernière	12	71
Burland et Desbarats	Lithographier des cartes postales	316	00
C. Medlow	Grossoyer un traité postal entre le Canada et les Etats-Unis	12	00
F. Hawken	Dépenses lorsqu'il était maître de poste de London	75	00
H. Harding	Dépenses pour l'illumination du bureau de poste d'Hamilton lors de la visite de Leurs Excellences	53	00
J. McGillivray	Gardien, bur. de poste de Guelph, du 1er sept. '79 au 31 janv. '80	41	67
C. Banting	do do du 15 mars au 30 juin 1880	29	57
F. McKenna	Enlever la neige, hiver de 1879-80, bureau de poste, Ottawa	20	00
E. S. McDermott	Services lorsqu'il avait la charge du bureau de poste sur les terrains de l'exposition à Ottawa	9	00
D. Spry, I.B.P	Dépenses se rattachant au transfert de l'inspecteur des bureaux de poste et de son personnel, de Toronto à Barrie	361	94
W. Ardagh	Boni payé pour loyer sur prémises pour l'insp. des B. P., Barrie	200	00
T. Kennedy	Préparer les plans et surveiller l'installation du bureau de l'inspecteur et son personnel, Barrie	25	00
R. W. Barker, I.B.P	Dépenses de déménagement, de Kingston à London	300	00
G. Griffin, I.B.P.	do London à Kingston	300	00
Diverses personnes	Gratification pour soin des malles de nuit aux principales gares de chemin de fer	80	00
	Total	$13,437	88

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

PROVINCE DE QUÉBEC.

(F. DANS L'ÉTAT No. 4, B.)

DÉTAIL de divers déboursés du ministère des postes, en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant. $	cts.
E. F. King, I.B.P.	Faux frais, bureau de l'I. en chef B.P., Montréal	53	37
W. G. Sheppard, I.B.P.	do do Québec	218	68
G. A. Bourgeois, I.B.P.	do do Trois-Rivières	1	18
G. Lamothe, M.P.	do bureau de poste, Montréal	582	13
J. B. Pruneau, M.P.	do do Québec	449	00
Cie du télég. Montréal	Télégrammes à et de l'I. B. P., Montréal	35	65
do do	do do Québec	105	12
do Dominion	do do do	1	74
do Montréal	do do Trois-Rivières	10	66
do Dominion	do do do	3	09
do Montréal	do maître de poste, Montreal	94	22
do Dominion	do do	9	44
Bureau génér. des postes, Angleterre	Port sur objets de correspondance transportés par les malles anglaises, à destination d'autres pays	26	37
Bureau génér. des postes, Belgique	Port sur objets de correspondance de transportés par les malles belges, à destination d'autres pays.	22	84
Département des postes des Etats-Unis	Port sur objets de correspondance transportés par les malles des Etats-Unis, à destination d'autres pays	802	01
Le directeur du bureau internation. des postes	Proportion de Québec dans les dépenses de l'union postale	210	97
Caisse d'épargne postale.	Commission aux maîtres de poste, en Québec, sur affaires des caisses d'épargne, 12 mois, jusqu'au 31 décembre 1879	299	91
P. B. Kirkham	Fournir rapports télégraphiques des trains de la malle au bureau de poste de Montréal, 12 mois, jusqu'au 31 mai 1880	120	00
Cie de télég. de Montréal	Timbres-poste retirés et détruits	1,408	84
Benning et Barsalou	do do	9	79
R. Cassels	do do	3	71
J. R. Murray	do do	2	81
Lovell et fils	do do	2	30
W. Drysdale et Cie	do do	1	52
Chisholm frères	do do	0	95
L. C. Marson	do do	0	58
Maître de poste, Pointe Saint-Charles	Surintendance et installation de la division des facteurs	200	00
Maître de poste, Montréal	Remboursement d'argent déposé pour clefs de boîtes et tiroirs	501	00
do Québec	do do do	123	00
E. Beaudoin	Rembours. d'argent trouvé dans une lettre mise au rebut et récla.	40	00
Inspecteur B.P., Québec	Pour nettoyer les fenêtres et planchers du bureau de poste, après l'illumination en l'honneur de Leurs Excellences	33	00
E. Raymond	Inspection de la goëlette pour le service postal de la rive nord	1	50
Hétu et Dumouchel	Frais judiciaires *in re* bureaux de réception de Montréal	31	00
J. A. Chapleau	do la Reine *vs.* Cherrier	30	00
Directeur général des p.	Pour service de police secrète	100	00
Maître de poste, Montréal	do do *in re* Gallagher	13	35
C. Roussin	Enlever la neige du toit du bureau de poste de Montréal, saison 1879-80	15	00

(F. DANS L'ETAT No. 4, B.)—Détail de divers déboursés du ministère des postes, en Québec, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
J. Rusk	Enlever la neige et la cendre du bureau de poste de Québec, saisons 1878-79 et 1879-80	248	00
T. Gilchin	Dépenses du bureau de poste et de la maison de douane de Québec, transport de matière postale sujette à des droits	39	00
P. S. Shee, M.D.	Désinfecter les malles de la rive nord, au bassin de Gaspé	10	00
Divers maîtres de poste	Balances à eux dues comme ci-devant maîtres de poste, s'étant retirés l'année dernière	1	98
J. P. Chillas	Frais de transport de Montréal à Trois-Rivières	114	70
D. Blondeau	do do Arthabaska à la Rivière-du-Loup	50	00
	Total	$6,028	41

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ECOSSE.

(F. DANS L'ETAT No. 4, C.)

DÉTAIL de divers déboursés du ministère des postes, dans la Nouvelle-Ecosse, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
C. J. Macdonald, I.B.P.	Faux frais, bureau de l'inspecteur des B. P., Ottawa	154	60
J. H. Thorne, surint. M.A.	do bureau des mandats d'argent, Halifax	7	00
H. W. Blackadar, M.P.	do bureau de poste, Halifax	88	44
Cie du télégraphe Union de l'Ouest	Messages au et du bur. de l'inspecteur des B. P, Halifax	212	60
Cie du télég. Dominion	do do do	21	95
Cie du télégraphe Union de l'Ouest	do surint du bur. des mand. d'argent, Halifax	0	34
do do	do bureau de poste, Halifax	42	32
Bureau général des postes, Angleterre	Port sur objets de correspondance transportés par malles anglaises à destination d'autres pays	33	95
Bureau général des postes, Belgique	Port sur objets de correspondance transportés par malles de la Belgique à destination d'autres pays	7	85
Ministère des postes, Etats-Unis	Port sur objets de correspondance transportés par malles des Etats-Unis à destination d'autres pays	243	85
Le directeur du bureau postal International	Proport. de la Nouvelle-Ecosse des dépenses de l'Union Postale.	64	16
Département du contrôle	Port officiel militaire et maritime payé dans la Puissance et remboursé	74	67
T. D. Ruggles	Frais judiciaires *in re* Beals, ci-devant M. P., Middleton	64	00
R. S. Weatherbe	do Knaut, ci-devant M. P., Baie Mahone	36	43
J. Parsons	do la reine *vs.* W. H. Egan	50	00
L Hutt	Service de la police secrète *in re* la reine *vs.* W. H. Egan	10	00
O'Connor et Hogg	Frais judi. *in re* le ci-dev. entrep. du service de la malle Hart	33	56
Z. A. Lash	do do do	20	00
G. W. Barss	do *in re* la reine *vs.* D. G. B. Miles	6	50
W. H. Snow	Tracer une carte géog. postale de la N.-E., p. l'usage de l'insp.	40	00
Halifax Omnibus Co.	Frais d'omnibus des facteurs du bureau de poste d'Halifax.	52	00
Annapolis	Rémunération sur les lettres transportées par navires	1	18
Barrington	do do	0	50
Canning	do do	0	16
Halifax	do do	13	04
Lockeport	do do	9	98
Port Medway	do do	1	10
Yarmouth	do do	1	44
B. McPherson	Rémunération pour soin et échange des malles à la Grande Anse	20	00
	Total	$1,311	62

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

7—12**

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

(F. DANS L'ETAT No. 4, D.)

DÉTAIL de divers déboursés du ministère des postes, dans le Nouveau-Brunswick, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
J. McMillan, I.B.P	Faux frais, bureau de l'inspecteur des B. P., Saint-Jean	110	50
G.F. Everett, surint. M.A.	do bureau des mandats d'argent, Saint-Jean	0	54
T. Vondy	do bureau de poste, Chatham	11	56
H. J. Thorne, M.P.	do do Frédéricton	18	77
J. V. Ellis, M.P.	do do Saint-Jean	134	33
S. J. King, M.P.	do do do	36	26
Cie du télégraphe Union de l'Ouest	Messages au et du bur. de l'inspecteur des B. P., Saint-Jean	61	30
Cie du télég. Dominion	do do do	1	03
Cie du télégraphe Union de l'Ouest	do maître de poste, Frédéricton	5	72
do do	do do Saint-Jean	29	31
Bureau général des postes, Angleterre	Port sur objets de correspondance transportés par malles anglaises à destination d'autres pays	10	55
Bureau général des postes, Belgique	Port sur objets de correspondance transportés par malles de la Belgique à destination d'autres pays	2	98
Ministère des postes, Etats-Unis	Port sur objets de correspondance transportés par malles des Etats-Unis à destination d'autres pays	221	76
Le directeur du bureau postal International	Propor. du Nouveau-Brunswick des dépenses de l'Union Postale	57	59
Département du contrôle	Port officiel militaire et maritime payé en Canada et remboursé	40	20
M. de poste, Saint-Jean	Remboursement d'argent déposé pour clefs de boîtes et tiroirs	71	00
Harrison et Burbridge	Frais judiciaires *in re* Waterbury *vs.* Dewé	399	06
O'Connor et Hogg	do do	53	17
Z. A. Lash	do do	25	00
M. de poste, Albert Mines	Indemnité pour timbres-poste détruits lors de l'incendie du bureau	21	52
do Grand Manan	do do	62	00
W. Rowan	Dépenses lorsqu'en charge du bureau de poste de Shédiac	11	95
W. L. Avery	do comme aide au do	30	00
A. Cairn	Balance à lui due comme ci-devant maître de poste de Kay Settlement, s'étant retiré l'année dernière	0	38
T. H. Allan	Soin des malles de l'Ile du Prince-Edouard, saison de 1878-9	125	00
T. E. Oulton	Soin et expédition des malles de l'Ile du Prince-Edouard, saison de 1878-9	50	00
Saint-Jean	Rémunération sur les lettres transportées par navires	25	02
Diverses personnes	Rémunération pour soin des malles aux principales stations de chemins de fer, sur les convois de chemins de fer, etc.	212	50
	Total	$1,829	00

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable

PROVINCE DU MANITOBA.

(F. DANS L'ETAT No 4, E.)

DÉTAIL de divers déboursés pour le compte du ministère des postes, dans le Manitoba (y compris Keewatin et les Territoires du Nord-Ouest), pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
W. Hargrave, M.P	Faux frais, bureau de poste, Winnipeg	17	50
Cie de télégraphe du Nord-Ouest	Télégrammes au et du maître de poste, Winnipeg	24	22
Département des postes Etats-Unis	Port sur objets de correspondance transportés par les malles des Etats-Unis à destination d'autres pays	49	31
Le directeur du bureau internation. des postes.	Proportion, du Manitoba, dans les dépenses de l'union postale	13	01
Caisses d'épargne postale	Commission aux maîtres de poste, sur affaires des caisses d'épargne, 9 mois jusqu'au 31 décembre 1879	1	70
J. D. Elliott	Dépenses de déménagement de Brockville à Winnipeg	79	28
T. Prudhomme	do Montréal do	80	00
E. J. Bangs	do Ottawa do	80	05
S M. Fortier	do do do	80	00
J. Dewé, I.C.B.P.	Dépenses *in re* vol de malle au Manitoba	45	00
do	Payé pour légaliser l'obligat. du maître de poste, riv. du Chêne	2	00
J. W. P. Mulholland	Services, aide à l'inspecteur des bureaux de poste, au Manitoba.	126	00
	Total	$598	07

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

(F. DANS L'ÉTAT No 4, F.)

DÉTAIL de divers déboursés pour le compte du ministère des postes, dans la Colombie-Britannique, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
R. Wallace, I B.P.	Faux frais, bureau de l'I.B.P., Victoria	14	00
V. B. Tait, M.P.	do bureau de poste, New-Westminster	48	00
Cie de télégraphe Union de l'Ouest	Télégrammes à et de l'inspecteur des bur. de poste, Victoria	19	35
Département des postes des Etats-Unis	Port sur objets de correspondance transportés par les malles des Etats-Unis à destination d'autres pays	50	21
Le directeur du bureau postal international	Proport., de la Col.-Britannique, dans les dép. de l'union post.	12	13
Maître de poste, Victoria.	Rsmboursement d'argent déposé pour clefs de boîtes et tiroirs	3	00
	Total	$146	69

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED,
Comptable.

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

(F. DANS L'ÉTAT No 4, G.)

DÉTAIL de divers déboursés pour le compte du ministère des postes, dans l'Ile du Prince-Edouard, pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom.	Détails.	Montant.	
		$	cts.
A. A. Macdonald, M.P....	Faux frais, bureau de poste, Charlottetown.....	70	28
Cie de télégraphe Anglo-Américaine.....	Télégrammes au et du bureau de poste, Charlottetown.....	190	59
Bureau génér. des postes, Angleterre.....	Frais de port, etc., sur objet de correspondance passant par les malles anglaises à destination d'autres pays.....	0	37
Département des postes, Etats-Unis.....	Frais de port, sur objets de correspondance passant par les malles des Etats-Unis à destination d'autres pays.....	47	86
Le directeur du Bureau Postal International .	Prop. de l'Ile du P.-Edouard dans les dépens. de l'union postale.	12	66
Cie de navigation à vap., Ile du Prince-Edouard.	Dépenses se rattachant aux malles de l'Ile du P.-Edouard.....	225	00
J. B. Allen.....	Rémunération pour services supplémentaires comme opérateur, au Cap Tourmente, Nouveau-Brunswick, saison de 1879-80..	60	00
T. C. Muncey.....	Rémunération pour services supplémentaires comme opérateur, au Cap Traverse, Ile du Prince-Edouard, saison 1879-80,....	60	00
	Total.....	$666	76

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

H. A. WICKSTEED.
Comptable.

7—13**

PARTIE III.

PROVINCE DE L'ONTARIO.

ETAT No. 6.

INDIQUANT les bureaux de mandats d'argent en opération, en aucun temps, pendant l'année expirée le 30 juin 1880 ; le comté dans lequel chaque bureau est situé ; le nombre et le montant des mandats d'argent émis et payés, et le produit des droits de commission sur iceux à chaque bureau, respectivement ; et la part allouée comme rétribution au maître de poste de chaque bureau, pendant la même période.

Nom du bureau.	Comté.	Nombre de mandats émis.	Mandats émis—Payables.				Total des commissions reçues.	Mandats payés—Emis				Commission allouée aux maîtres de poste
			En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.		En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.	
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Aberfoyle	Wellington	79	1,468 72	19 56	.....	.....	9 83	439 63	.....	.....	.....	3 72
Acton	Halton	391	7,379 89	199 25	.....	769 26	62 09	3,540 97	79 08	.....	98 30	21 28
Adelaide	Middlesex	129	2,857 65	25 67	.....	62 00	18 87	678 32	4 87	.....	.....	7 34
Ailsa Craig	do	209	3,135 65	383 15	.....	204 19	31 15	2,726 02	29 20	.....	97 00	9 58
Albion	Cardwell	334	7,754 81	337 97	.....	196 00	56 86	4,097 24	43 80	.....	103 60	21 05
Aldboro'	Elgin	27	799 76	.....	.....	.....	4 79	162 75	34 07	.....	.....	2 07
Alexandria	Glengarry	290	10,259 42	584 94	.....	705 74	78 46	5,412 45	.....	.....	1,466 00	32 50
Allendale	Simcoe	272	5,319 61	155 33	.....	315 56	41 57	269 39	46 96	.....	27 00	14 62
Allenford	Bruce	170	4,696 46	.....	.....	183 13	29 07	1,374 52	.....	.....	50 00	12 31
Allensville	Muskoka	135	2,045 83	29 58	.....	.....	14 50	648 17	280 92	.....	60 00	6 01
Alliston	Simcoe	295	6,259 40	127 13	.....	.....	40 31	4,066 90	7 30	.....	35 00	16 05
Almonte	Lanark	290	5,305 27	553 45	.....	57 17	49 92	5,086 35	159 93	.....	1,061 55	17 82
Alton	Cardwell	284	9,734 84	73 99	.....	28 25	58 37	694 73	34 07	.....	.....	24 65
Amherstburg	Essex	668	15,529 17	427 19	.....	893 75	118 86	4,508 26	97 40	.....	705 01	44 09
Ancaster	Wentworth	44	1,505 31	19 12	.....	.....	10 60	1,101 39	8 62	.....	76 18	4 01
Angus	Simcoe	136	3,163 21	250 00	.....	80 40	25 76	904 94	251 52	.....	116 30	9 61
Appleton	Lanark	34	581 01	12 22	.....	.....	4 24	404 60	.....	.....	.....	1 46
Arkona	Lambton	432	5,126 05	225 89	.....	339 12	44 40	2,302 87	64 72	.....	83 50	14 57
Arkwright	Bruce	117	1,952 41	95 35	.....	.....	14 15	332 84	.....	.....	50 00	5 24
Arnprior	Renfrew	114	1,931 50	53 79	.....	142 35	16 59	2,069 40	75 43	.....	935 00	7 84
Arthur	Wellington	503	13,953 52	173 43	.....	262 36	91 77	4,409 92	80 39	.....	353 00	37 03
Arva	Middlesex	23	573 04	9 78	.....	.....	3 72	271 75	.....	.....	50 00	1 57
Athlone	Cardwell	22	1,022 12	53 79	.....	.....	6 75	109 78	.....	.....	18 00	2 71
Aultsville	Stormont	261	7,840 10	8 29	.....	380 35	50 64	291 15	.....	.....	381 10	21 50

Aurora	York	263	4,252 95	130 38		262 70	34 39	4,335 83	66 43		143 50	12 09
Aylmer	Elgin	1451	28,109 44	422 40		2,277 80	215 68	5,328 00	409 40		288 88	78 72
Ayr	Waterloo	560	10,377 84	417 53		400 85	83 97	19,510 34	160 34		621 25	29 93
Ayton	Grey	256	6,986 11	14 67		101 71	41 97	686 48	16			17 73
Baden	Waterloo	77	1,869 24			215 01	16 14	894 61			50 00	5 44
*Bailieboro'	Peterboro'	98	1,938 64	285 01		130 00	19 40	853 10	72 99			6 04
*Baltimore	Northumberl'd	330	11,716 19	24 45		57 75	69 02	217 25	4 87			29 48
† Bancroft (*ci-dev. York River*)	Hastings	73	1,048 42	40 00		19 00	8 03	525 43				2 77
Barrie	Simcoe	1305	18,395 26	1,677 90		1,360 71	186 33	20,085 36	1,649 37		435 23	58 83
Bath	Lennox	335	10,203 70	70 59		296 29	66 42	1,998 86	9 73		181 00	26 87
Bayfield	Huron	571	13,566 47	117 50		551 60	89 77	1,570 84	17 03		103 00	35 85
Beachburg	Renfrew	126	2,650 69	28 38		97 85	19 64	342 12	2 43		85 00	7 22
Beachville	Oxford	262	7,065 44	71 14		18 16	45 14	1,291 77	82 72		71 00	18 24
Beamsville	Lincoln	604	11,758 34	292 88		253 52	87 13	1,998 52	260 43		74 00	31 61
Beaverton	Ontario	133	4,701 31	300 67		29 31	34 49	1,862 31	114 36		206 60	13 32
Beeton	Simcoe	86	1,537 71	74 12		106 00	13 50	2,094 73	153 89			4 65
Belleville	Hastings	1860	22,331 84	3,083 80		2,114 20	277 74	27,824 55	1,450 53		2,912 69	79 81
Bell Ewart	Simcoe	13	164 00			12 00	1 28	532 28	121 65			74
Belle River	Essex	63	2,366 57	112 47		90 00	17 22	251 63	24 33		252 00	7 11
Bell's Corners	Carleton	41	1,370 77	80 68		45 00	10 47	612 45	63 27		5 00	3 91
Berlin	Waterloo	772	9,315 90	116 20		1,077 50	89 05	19,338 65	153 77		1,000 31	29 20
Bethany	Durham	174	4,067 29	60 38		64 55	26 91	1,509 56			35 00	10 55
Bluevale	Huron	41	2,318 12	68 46			14 12	419 80	7 31			5 97
Blyth	do	238	6,620 19	157 01		185 13	47 53	1,977 66			279 70	18 08
Bobcaygeon	Victoria	497	20,327 27	188 76		437 07	127 22	2,228 55	156 04		195 00	53 89
Bond Head	Simcoe	64	1,616 25	135 81		29 50	13 35	921 31			147 00	4 81
Bothwell	Bothwell	318	5,160 88	148 24		464 81	46 70	4,518 29	160 13		319 75	15 58
Bowmanville	Durham	757	8,184 76	1,217 90		702 92	100 10	16,439 08	426 49		280 80	26 99
Bracebridge	Muskoka	525	15,047 85	472 74		907 46	112 31	12,019 07	2,495 49		311 80	48 06
Bradford	Simcoe	350	5,285 23	285 80		227 99	47 80	3,216 18	361 56		163 30	15 78
Brampton	Peel	377	7,963 19	1,283 30			77 47	20,128 62	387 11		464 25	25 22
Brantford	Brant	1751	22,826 26	2,339 45		1,594 90	247 16	57,579 52	1,550 19		1,972 60	75 63
Bridgewater	Hastings	143	1,445 89	123 68		10 00	11 61	193 60	1 22		139 00	4 26
Bright	Oxford	253	4,518 28	157 33		124 50	33 27	1,655 86	82 74		5 00	12 18
Brighton	Northumberl'd	515	5,865 22	12 24		128 69	40 48	2,972 63	14 60		247 10	15 63
Brockville	Brockville	799	9,792 74	1,584 16		1,002 85	132 16	28,003 79	749 43	6 86	1,472 16	36 75
Brooklin	Ontario	225	4,332 68	120 43		97 32	31 60	1,477 50	77 86		100 00	11 78
Brougham	do	27	823 52	24 45		13 00	5 34	714 30			52 00	2 26
Brussels	Huron	410	10,102 60	262 05		736 04	76 87	4,109 96	342 23		394 18	29 55
Burford	Brant	299	7,093 08	29 75		389 90	50 46	1,512 71	93 54		175 20	19 41
Burlington	Halton	395	5,929 68	220 11		104 20	45 92	3,590 97	162 15		198 05	16 50
Caistorville	Monck	63	1,623 68			3 60	9 98	350 47				4 05
Caledon	Cardwell	173	4,773 81	42 07		106 50	30 53	613 13	48 66		323 00	13 21
Caledonia (*ci.-dev. Seneca*)	Haldimand	660	16,325 11	292 45		202 16	107 19	3,017 03	350 36		122 00	43 21

† *Ouvert pendant l'année.*

ETAT No. 6.—Province de l'Ontario, etc.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Nombre de mandats émis.	Mandats émis—Payables: En Canada.	Mandats émis—Payables: Dans le Royaume-Uni.	Mandats émis—Payables: A Terre-neuve.	Mandats émis—Payables: Aux Etats-Unis.	Total des commissions reçues.	Mandats payés—Emis: En Canada.	Mandats payés—Emis: Dans le Royaume-Uni.	Mandats payés—Emis: A Terre-neuve.	Mandats payés—Emis: Aux Etats-Unis.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts
Cambray	Victoria	108	3,219 90			3 00	19 12	484 39	57 64			8 20
Camlachie	Lambton	137	1,939 36	157 71		147 10	18 50	485 02				5 59
Campbellford	Northumberl'd	737	22,351 49	238 77		2,056 97	159 27	2,689 28	426 76		251 75	63 26
Campbellville	Halton	103	1,972 18			19 00	12 58	281 00			10 00	4 98
Canfield	Haldimand	192	4,883 58	34 22			30 90	383 65	7 31		40 00	12 38
Cannington	Ontario	548	10,571 12	529 51		661 05	84 84	4,649 06	76 08		33 00	29 65
Carleton Place	Lanark	171	5,496 86	344 60	4 89	679 00	51 70	2,916 84	46 23		798 00	18 38
Castleton	Northumberl'd	33	1,129 64	38 21		28 00	8 19	468 81	48 66		7 00	3 11
Cayuga	Haldimand	860	18,301 79	167 83		631 69	126 53	3,916 52	53 53		261 00	48 49
Charing Cross	Kent	72	1,577 97	68 61		99 00	13 46	281 29			30 00	4 42
Chatham	do	1363	18,951 64	3,539 94		560 55	220 43	25,295 69	1,387 17	2 60	2,500 45	67 28
Chatsworth	Grey	301	8,554 80	323 54		144 60	61 89	3,161 41	170 33		77 00	23 15
Chesley	Bruce	220	10,647 08	176 89		439 70	68 42	2,786 93	125 16		92 00	28 68
Chesterville	Dundas	106	2,211 50	226 36		143 46	19 40	517 92	38 94		362 00	7 40
Chippawa	Welland	161	3,146 87	9 53		132 31	22 51	1,297 57			105 00	8 47
Claremont	Ontario	129	5,254 71	148 16		15 50	32 37	965 25			30 00	13 62
Clarence	Russell	33	874 69	39 93		123 00	7 30	617 14	48		315 00	3 16
Clarke	Durham	62	595 30	10 26		6 00	4 99	349 50	48 66		95 00	1 86
Clarksburg	Grey	333	8,439 22	1,582 72		291 72	83 54	4,153 72	53 53		75 00	26 07
Clearville	Bothwell	178	5,233 87			114 75	31 32	345 07				13 36
Clifford	Wellington	338	10,759 64	48 90		669 63	72 14	4,364 55	295 86		142 60	29 73
Clifton	Welland	524	6,400 92	1,163 37		44 90	75 09	7,330 48	324 66		352 50	20 66
Clinton	Huron	442	11,518 19	1,255 17		511 97	110 82	12,236 31	476 31		412 00	35 38
Clover Hill	Simcoe	170	11,691 87				62 72	113 70				29 22
Cobourg	Northumberl'd	993	17,632 05	1,305 57		565 66	158 76	16,814 57	980 80		962 80	53 59
Colborne	do	484	6,908 79	275 39		195 63	54 22	2,790 23	182 48		724 70	20 68
Coldwater	Simcoe	204	6,124 96	36 66			37 07	1,055 50	53 58		76 25	15 69
Collingwood	do	1225	17,970 53	1,205 03		646 02	155 37	14,922 60	682 44		869 25	53 38
Colpoy's Bay	Bruce	121	1,752 61	6 11			10 64	1,183 64	67 17			4 54
Columbus	Ontario	93	2,099 21	88 62		50 50	15 70	520 99	53 53			5 70
Conestogo	Waterloo	54	888 23	146 11			8 69	449 56				2 57
Consecon	Prince-Ed'ard	305	9,488 99	53 67		317 55	59 30	625 68				24 64
Cookstown	Simcoe	115	2,882 03	241 94		240 00	26 45	1,214 64	14 60		10 00	8 45
Cooksville	Peel	21	593 48	12 22		50 00	442 00	870 58	24 33		234 20	2 27

Cornwall	Cornwall	858	14,841 29	1,027 44		1,729 41	142 37	6,596 83	207 38		1,928 26	49 32
Corunna	Lambton	196	2,209 43	4 92			20 11	658 66			75 00	8 20
Craighurst	Simcoe	16	343 71	9 78		7 75	2 62	192 73			39 00	98
Credit	Peel	14	514 38				2 84	467 45			10 00	1 28
Creemore	Simcoe	431	13,173 52	334 32		357 41	89 93	802 94	72 99		25 00	34 93
Cumberland	Russell	162	5,016 20	51 79		109 60	31 37	301 53			155 20	13 29
Delaware	Middlesex	200	6,169 73	53 78		216 93	40 74	784 17	176 15		53 80	16 63
Delhi	Norfolk	523	9,365 61	176 03		339 11	68 99	1,338 84	84 55		124 00	25 18
Delta	Leeds	24	628 00	53 79		79 45	6 90	567 56			30 00	1 96
Desboro	Grey	111	1,712 78	14 61		62 25	12 10	179 90			307 60	5 22
Dickinson's Landing	Stormont	42	734 55			100 50	6 25	701 51			174 00	2 49
Drayton	Wellington	302	9,109 75	267 77		619 82	71 31	2,931 61	56 70		165 00	25 53
Dresden	Bothwell	818	15,187 32	517 24		750 40	119 97	8,216 39	312 65		612 78	43 41
Drumbo	Oxford	76	1,791 47	48 90		323 43	16 29	1,799 03	34 38		19 00	5 50
Drummondville	Welland	662	15,941 24	125 94		300 70	102 23	4,821 56	154 53		258 05	41 96
Duart	Bothwell	39	1,626 01	34 13			10 72	830 78	12 17		11 50	4 20
Dublin	Perth	91	9,902 97	134 47		100 00	55 92	533 09			109 00	25 59
Dunbar	Dundas	37	1,029 19	7 82		223 16	8 93	159 42			75 00	3 33
Dunbarton	Ontario	39	1,197 67	69 79		147 60	11 09	331 00	6 57			3 53
Dundalk Station	Grey	543	19,878 92	89 63		190 23	118 40	3,788 73	48 66			50 49
Dundas	Wentworth	601	7,453 17	1,264 77	3 95	681 50	99 35	11,655 76	467 08		1,035 84	27 19
Dungannon	Huron	338	10,603 35	184 86		63 00	68 90	800 23	48 66		5 00	27 23
Dunvegan	Glengarry	117	3,887 28	60 35		146 75	25 16	828 50			258 00	10 84
Dunnville	Monck	490	9,361 32	281 47		376 47	71 95	6,476 83	92 45		579 50	26 69
Durham	Grey	1138	48,537 54	273 87		652 34	236 89	7,272 26	6 09		373 95	124 58
Edgar	Simcoe	24	262 92	55 86		26 27	3 68	252 85			10 00	87
Eganville	Renfrew	145	3,853 52	98 77		173 67	27 14	724 95			306 25	11 04
Egmondville	Huron	60	747 12	48 90		56 40	6 22	446 07				2 11
Elmira	Waterloo	273	7,748 92			579 49	52 09	1,291 63	246 97			21 42
Elmwood	Bruce	154	4,225 54	31 33		88 40	27 36	793 52				10 83
Elora	Wellington	721	11,579 49	396 99		479 09	93 73	7,737 51	120 44		341 00	32 25
Embro	Oxford	512	15,313 28	455 32		477 97	110 13	2,456 45	75 43		173 50	41 69
Erin	Wellington	147	5,856 81	92 87		17 00	37 07	1,157 30	4 87		30 00	14 97
Essex Centre	Essex	251	5,706 54	312 93		373 60	48 56	2,835 32	125 97		79 15	16 46
Exeter	Huron	610	11,497 07	1,280 93		353 40	111 89	8,793 39	75 93		274 25	33 63
Farmersville	Leeds	18	426 08	28 61		4 00	3 85	328 84			180 00	1 59
Fenelon Falls	Victoria	524	17,320 73	147 91		706 75	112 29	3,079 17	82 73		456 00	46 74
Fergus	Wellington	782	14,472 45	360 90		479 39	106 72	5,318 52	200 49		491 14	39 81
Fingal	Elgin	213	4,764 22	89 24		457 94	38 27	2,912 73	48 66		95 10	13 59
Flesherton	Grey	787	33,212 93	124 06		590 86	196 25	2,668 34	213 27		264 25	85 99
Florence	Bothwell	430	11,628 57	156 47		301 77	75 56	3,681 28	105 60		124 86	30 75
Fonthill	Monck	141	3,986 91	29 76		190 54	27 75	2,579 86	72 99		190 50	11 15
Forest	Lambton	781	11,256 76	505 47		639 44	99 11	3,629 41	265 73		201 80	32 13
Fort Erie	Welland	460	7,846 09	483 69		171 10	65 14	1,721 41	201 95		65 20	21 89
Frankfort	Hastings	146	2,472 95	92 91		12 00	17 59	784 35			57 00	6 58

ETAT No 6.—Province de l'Ontario, etc.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Nombre de mandats émis.	Mandats émis—Payables: En Canada.	Mandats émis—Payables: Dans le Royaume-Uni.	Mandats émis—Payables: A Terre-neuve.	Mandats émis—Payables: Aux Etats-Unis.	Total des commissions reçues.	Mandats payés—Émis: En Canada.	Mandats payés—Émis: Dans le Royaume-Uni.	Mandats payés—Émis: A Terre-neuve.	Mandats payés—Émis: Aux Etats-Unis.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Galt	Waterloo	1359	18,527 73	2,311 99	.....	1,710 97	209 18	22,986 55	1,080 66	.....	753 87	60 89
Gananoque	Leeds	735	13,780 05	317 83	.....	1,338 13	118 53	4,100 69	70 56	.....	1,011 40	41 24
Garafraxa	Wellington	266	6,566 68	149 20	.....	49 50	43 21	615 86	157 28	.....	60 00	17 42
Garden Island	Frontenac	14	287 06	30 87	.....	.....	3 55	303 10	72 66	.....	208 00	1 46
Georgetown	Halton	474	8,574 69	758 58	.....	91 35	74 58	5,990 75	117 87	.....	228 10	24 39
Georgina	York	567	16,018 20	197 06	.....	511 67	105 63	1,619 84	91 60	.....	140 00	42 37
Glammis	Bruce	137	3,178 15	9 88	.....	239 50	22 69	99 90	.....	.....	.....	8 55
Glenallan	Wellington	307	7,970 26	143 03	.....	100 00	51 23	743 09	.....	.....	.....	20 51
Glencoe	Middlesex	291	6,550 61	454 28	.....	286 75	52 73	2,936 94	107 05	.....	172 25	18 90
6 Goderich	Huron	653	19,920 39	1,327 13	10 42	1,007 95	177 42	10,743 25	914 80	81 14	1,873 61	62 77
†Gorrie	do	29	654 55	.....	.....	.....	4 05	64 03	.....	.....	.....	1 63
Grafton	Northumberl'd	194	5,470 26	187 74	.....	56 25	39 04	574 38	72 62	.....	20 00	14 48
Granton	Middlesex	108	1,743 17	73 60	.....	40 50	12 52	865 71	31 63	.....	.....	4 70
Gravenhurst	Muskoka	330	9,270 18	202 93	.....	54 70	63 31	2,888 50	518 43	.....	85 00	25 38
Greenwood	Ontario	38	1,624 60	19 56	.....	30 09	10 02	314 16	.....	.....	10 00	4 19
Grimsby	Lincoln	270	7,293 13	104 40	.....	281 84	50 14	4,184 88	227 02	.....	208 55	20 22
Guelph	Wellington	1737	25,305 26	3,224 60	.....	1,676 40	284 14	65,503 81	2,030 86	123 68	2,415 37	86 95
Hagersville	Haldimand	312	7,262 15	50 84	.....	223 12	48 11	2,716 07	65 69	.....	144 50	19 33
Hamilton	Hamilton	4536	53,786 83	16,207 18‡	.....	7,549 43	936 67	340,006 61	8,332 95	447 79	7,626 69	.....
Haliburton	Peterboro	370	11,917 74	41 52	.....	17 80	68 32	1,732 95	335 76	.....	63 00	30 89
Hampton	Durham	161	4,701 95	12 22	.....	83 95	28 83	1,022 85	11 68	.....	7 00	12 02
Hanover	Grey	345	9,363 87	124 89	.....	144 78	61 62	2,060 54	73 00	.....	454 45	25 37
Harriston	Wellington	557	9,485 42	686 31	.....	713 13	83 04	6,710 45	385 11	.....	136 30	28 55
Hastings	Peterboro'	120	3,195 26	301 96	.....	49 00	25 94	1,000 29	85 51	.....	251 46	9 67
Hawkesbury	Prescott	196	2,983 96	260 73	.....	501 86	30 84	658 08	33 09	.....	1,556 00	13 27
Hawkesville	Waterloo	82	2,622 49	.....	.....	205 00	18 50	1,029 70	48 66	.....	35 00	7 27
*Heidelburg	Waterloo	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....	.....
†Hensall	Huron	74	1,427 23	161 69	.....	.....	11 26	135 41	.....	.....	.....	3 95
Hespeler	Waterloo	234	4,399 90	143 21	.....	487 00	36 38	1,762 70	98 55	.....	195 00	13 27
Highgate	Rothwell	116	2,502 57	78 24	.....	.....	18 01	251 27	.....	.....	10 00	6 45
Highland Creek	York	69	1,521 34	183 62	.....	276 75	15 55	723 33	14 60	.....	.....	4 95
Hillsburgh	Wellington	33	883 57	24 45	.....	46 90	6 52	2,895 21	92 45	.....	50 00	2 70
Hillsdale	Simcoe	110	2,497 98	66 66	.....	46 00	16 72	782 02	.....	.....	22 00	6 55

Holland Landing..	York.....	29	394 84	.....	.....	58 76	3 58	133 35	63 74	.....	30 00	1 32
Hollen	Wellington.....	94	2,031 11	44 15	.....	.....	13 32	1.267 23	.....	.....	20 00	5 23
Huntsville.....	Muskoka.....	316	11,038 05	88 68	.....	119 47	68 25	8,865 69	1,994 58	.....	329 00	33 88
Ingersoll	Oxford.	1063	15,570 58	1,427 85	.....	684 40	152 83	30,360 75	469 32	.....	853 12	47 41
Invermay	Bruce	143	3,154 33	43 28	.....	178 20	23 43	532 95	11 68	.....	110 00	8 72
Iona.....	Elgin	78	1,021 40	.....	.....	10 00	7 02	241 99	59 62	.....	.....	2 71
Iroquois.....	Dundas.....	229	4,038 57	72 43	.....	382 75	30 95	2,745 05	2 43	.....	373 00	12 12
Jarvis	Haldimand.....	250	8,706 13	145 12	.....	611 10	59 58	1,289 39	107 84	.....	275 00	24 56
Jordan.....	Lincoln.....	153	2,786 71	7 80	.....	93 63	19 88	936 06	.....	.....	10 00	7 22
Keene.....	Peterboro'.....	193	4.130 76	68 46	.....	162 24	30 03	666 63	19 47	.....	148 52	11 30
Kemptville.....	Grenville	640	15,025 86	120 05	.....	404 26	103 09	3,283 30	109 28	.....	1,510 00	42 90
Kettleby	York	127	1,309 63	29 34	.....	74 20	10 41	201 77	.....	.....	.....	3 52
Kincardine.....	Bruce.....	759	16,576 64	1,221 15	.....	1,469 81	143 41	9,486 16	429 12	.....	1,909 05	53 81
King	York.....	63	948 08	58 68	.....	187 85	10 47	1,347 78	.....	.....	.....	2 95
Kingston	Kingston.	1891	23,566 51	4,087 15	.....	2,233 30	383 08	45,533 09	3,431 82	48 87	6,616 09	39 41
Kingsville	Essex	532	15,883 71	162 89	.....	721 00	106 10	2,906 44	41 85	.....	28 00	42 04
Kinmount.....	Victoria.....	124	2,212 33	67 30	.....	230 15	18 55	1,204 65	131 39	.....	17 50	6 58
Kippen	Huron	37	905 85	4 89	.....	.....	5 90	213 91	9 73	.....	.....	2 28
Kirkfield.....	Victoria.....	99	1,989 31	24 45	.....	.....	12 46	917 42	75 43	.....	100 00	5 43
Kleinburg.....	York	58	1,656 89	4 89	.....	73 33	11 46	736 89	102 39	.....	.....	4 57
Komoka	Middlesex.....	42	1,608 01	.....	.....	57 47	6 63	187 50	39 67	.....	.....	2 75
*Lakefield	Peterboro'.....	487	8,246 51	104 11	.....	514 36	62 05	564 32	573 31	.....	165 00	24 04
Lambton Mills.....	York.....	27	1,125 61	34 23	.....	.....	7 35	513 49	125 07	.....	126 50	3 50
Lanark	Lanark.....	262	7,956 30	46 13	.....	20 50	47 44	2,252 66	.....	.....	110 00	20 30
Lancaster (*ci-dev. Rivière Raisin*)...	Glengarry	158	2,785 18	123 14	.....	67 75	22 10	2,973 43	6 33	.....	465 63	8 60
Lansdown	Leeds	89	538 46	.....	.....	173 55	5 81	128 90	4 87	.....	149 00	2 15
Leamington.....	Essex	902	24,720 29	593 18	2 44	804 45	175 27	4,873 54	313 83	.....	394 29	67 02
Lefroy	Simcoe.	42	558 90	58 22	.....	84 00	6 09	1,355 53	24 33	.....	53 00	1 92
Lindsay.....	Victoria.....	1452	28,609 50	1,127 46	.....	1,023 93	232 21	17,720 23	657 97	.....	1,073 92	81 18
Listowel	Perth	812	13,919 92	611 24	.....	999 00	118 16	9,336 52	322 31	.....	1,076 30	42 27
Little Britain.....	Victoria.....	82	2,763 27	81 10	.....	10 70	19 47	679 25	73 00	.....	.....	7 28
Lloydtown.....	York	65	965 79	163 95	.....	351 00	13 31	460 28	108 64	.....	26 50	4 01
London	London.....	4089	52,898 72	14,686 29	36 43	7,074 05	831 02	194,148 78	5,216 31	82 10	6,813 14	211 87
London East.....	Middlesex.	483	4.843 74	617 02	.....	504 11	64 24	1,811 60	487 05	.....	181 05	16 54
Longwood.....	do	135	3.022 15	85 67	.....	179 00	22 23	428 94	277 68	.....	.....	8 88
L'Original	Prescott.....	299	12,010 53	69 31	.....	763 54	77 77	2.502 70	17 03	.....	972 35	34 52
Loughboro'.....	Addington.....	179	3,364 59	41 67	.....	78 50	22 64	997 99	.....	.....	174 00	9 04
Lucan	Middlesex.	163	2,738 56	322 74	.....	110 17	26 53	1,479 82	24 34	.....	70 50	8 12
Lucknow.....	Bruce	716	17,252 61	661 42	.....	610 40	138 28	4,921 49	62 04	.....	847 25	48 38
Lyn	Brockville	65	2,354 24	63 57	.....	82 90	16 83	857 53	.....	.....	82 25	6 45
Lynden	Wentworth. ...	30	427 29	.....	.....	27 60	3 53	210 60	.....	.....	.....	1 13
Lynedoch.....	Norfolk.....	311	8,200 90	17 73	.....	230 60	53 47	715 34	91 87	.....	12 50	21 36

† *Ouvert pendant l'année.* * *Fermé pendant l'année.* ‡ *Y compris* $1.89, *mandats sur l'Inde anglaise.*

ETAT No. 6.—Province de l'Ontario, etc.– *Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Nombre de mandats émis.	Mandats émis—Payables: En Canada	Mandats émis—Payables: Dans le Royaume-Uni.	Mandats émis—Payables: A Terre-neuve.	Mandats émis—Payables: Aux Etats-Unis.	Total des commissions reçues.	Mandats payés—Emis: En Canada.	Mandats payés—Emis: Dans le Royaume-Uni.	Mandats payés—Emis: A Terre-neuve.	Mandats payés—Emis: Aux Etats-Unis.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Madoc	Hastings	492	9,106 60	894 51	.....	624 77	88 28	2,079 20	214 98	.....	375 40	28 00
Magnetawan	Muskoka	82	2,035 93	14 67	.....	.....	13 33	4,804 74	208 29	.....	55 00	5 75
Manchester	Ontario	145	2,946 89	19 56	.....	.....	18 32	171 07	41 36	.....	.....	7 49
Manilla	Victoria	77	2,948 61	139 59	.....	5 00	19 41	1,163 85	.....	.....	101 00	7 96
†Manitowaning	Algoma	268	10,007 95	63 24	.....	5 60	58 16	4,390 79	.....	.....	.....	25 16
Manotick	Carleton	271	8,383 30	.....	.....	520 00	53 68	280 81	.....	.....	417 00	23 28
Maple	York	57	1,327 15	48 90	.....	165 00	10 40	436 68	.....	.....	.....	3 83
Markdale	Grey	296	13,007 16	388 56	.....	139 30	83 09	2,761 76	48 67	.....	263 00	34 58
Markham	York	258	5,734 12	474 36	.....	308 75	53 43	4,433 56	147 02	.....	.....	16 61
Marmora	Hastings	125	2,607 11	48 90	.....	66 15	18 08	285 81	.....	.....	132 85	7 10
Maxwell	Grey	343	8,661 55	1 99	.....	175 60	54 87	627 57	.....	.....	50 00	22 20
McGillivray	Middlesex	90	2,222 72	45 04	.....	.....	14 71	908 03	6 08	.....	.....	5 66
McKellar	Muskoka	190	3,786 35	38 08	.....	.....	23 99	2,188 37	87 21	.....	.....	9 75
Meadowvale	Peel	32	1,339 20	11 00	.....	35 40	8 50	636 21	111 68	.....	.....	3 73
Meaford	Grey	665	15,716 29	416 48	.....	395 92	112 10	8,419 09	260 61	.....	186 70	42 42
Merrickville	Grenville	314	9,309 37	150 85	.....	1,989 68	80 40	3,465 07	.....	.....	675 00	30 29
Merritton	Lincoln	77	1,706 86	53 88	.....	130 66	14 47	1,714 95	79 61	.....	58 77	5 03
Metcalfe	Russell	105	3,212 28	40 67	.....	42 66	20 34	1,197 80	24 33	.....	78 00	8 47
Middleville	Lanark	40	430 21	.....	.....	.....	2 64	31 68	19 47	.....	.....	1 11
Midland	Simcoe	202	3,616 27	40 03	.....	87 50	25 64	2,583 53	38 32	.....	10 00	9 43
Mildmay	Bruce	242	7,789 81	2 44	.....	380 00	51 01	1,188 20	.....	.....	49 50	20 52
Milford	Prince-Ed'ard.	42	1,894 54	.....	.....	.....	10 49	323 07	.....	.....	386 00	5 69
Millbank	Perth	258	5,216 95	202 17	.....	451 20	41 92	897 37	.....	.....	30 00	14 73
Millbrook	Durham	189	7,198 97	310 21	.....	66 13	49 24	2,988 98	471 21	.....	496 00	21 32
Mille Roches	Cornwall	52	496 84	.....	.....	77 31	4 92	353 28	.....	.....	226 00	1 93
Mill Point	Hastings	125	1,711 82	49 02	.....	421 95	20 18	688 20	30 42	.....	23 00	5 56
Milton	Halton	524	10,097 95	377 69	.....	136 29	76 50	7,887 47	286 60	.....	206 00	27 71
Milverton	Perth	210	3,954 05	137 35	.....	210 05	30 90	869 29	47 94	.....	100 00	11 11
Minden	Victoria	438	8,627 54	114 65	.....	274 75	58 18	2,501 01	386 37	.....	326 65	24 28
Mitchell	Perth	524	13,268 93	1,170 17	.....	881 96	117 32	7,159 75	459 03	.....	585 75	40 86
Mohawk	Brant	76	895 97	18 25	.....	520 75	13 53	256 12	656 91	.....	20 00	5 23
Mono Mills	Cardwell	115	4,466 03	78 24	.....	.....	27 03	962 60	.....	.....	21 00	11 39
Moore	Lambton	59	1,575 61	100 84	.....	80 50	13 88	1,250 28	68 12	.....	10 00	4 55
Morpeth	Bothwell	355	8,952 63	267 71	.....	678 20	70 57	1,834 08	53 17	.....	87 00	25 06

Morrisburg	Dundas	538	8,265 57	212 21		520 15	67 89	4,100 29	41 36		518 52	23 84
Morriston	Wellington	124	2,460 09	39 08		113 53	17 74	743 82	17 03		55 00	6 67
Mount Brydges	Middlesex	48	822 60	9 78			5 78	1,304 55	53 54		47 00	2 31
Mount Elgin	Oxford	15	545 77	4 89		11 21	3 87	364 64				1 39
Mount Forest	Wellington	1617	27,938 28	898 55		1,529 79	216 65	13,427 55	215 70		719 00	78 17
*Mount Vernon	Brant							145 05				
Nairn	Middlesex	49	932 61	78 24			7 58	192 06	78 14			2 70
Nanticoke	Haldimand	108	5,641 24	52 07		87 76	34 33	571 47	48 66		20 00	14 59
Napanee	Lennox	749	11,203 43	530 42		1,507 65	109 20	14,514 34	318 74	5 07	1,823 18	38 43
Napier	Middlesex	107	2,706 63	31 07			17 10	921 06				6 83
Nassagaweya	Halton	253	6,220 15	42 58		2 60	37 74	950 67	30 00		74 00	15 85
Neustadt	Grey	491	21,072 12	19 56		735 79	128 76	502 63	9 73		20 00	54 63
Newboro	Leeds	225	5,973 88	137 38		235 63	41 54	925 38	14 60		394 20	16 84
Newburgh	Addington	231	4,489 77	55 00		110 65	33 22	569 19			137 25	11 95
Newbury	Middlesex	265	2,936 25	228 46		120 75	27 36	1,605 18	15 57		25 00	8 27
Newcastle	Durham	431	5,627 63	193 06		149 58	45 80	4,582 55	204 43		185 00	15 84
New Dundee	Waterloo	40	2,728 98				14 55	1,539 86				6 81
New Edinburgh	Russell	97	1,469 71	355 75			19 09	788 59	2 43		93 55	4 90
New Hamburg	Waterloo	174	3,912 50	132 64		417 98	35 18	5,489 93			77 50	11 33
Newmarket	York	237	5,274 44	212 04		666 42	52 74	8,440 31	388 33		215 00	16 85
Niagara	Niagara	299	7,226 63	511 68		475 06	63 37	3,193 20	249 51		545 10	22 47
Nobleton	York	92	2,087 09	53 79		186 20	15 44	257 60			18 00	5 83
North Augusta	Grenville	142	2,907 65	12 71		178 50	19 65	473 70			128 00	8 40
North Gower	Carleton	113	6,197 16	44 01		174 39	36 57	326 39	58 46		196 00	16 65
Northport	Prince-Edou'd	128	3,779 63	9 78		15 84	22 51	165 54			18 00	9 54
Norval	Halton	183	5,523 72	225 37		48 50	38 67	240 49	218 90		50 00	15 14
Norwich	Oxford	1075	17,311 79	689 55		715 71	114 65	4,248 99	223 84		268 50	47 99
Norwood	Peterboro'	186	5,188 74	83 13		57 14	33 70	941 03	110 45		84 00	13 79
Oakland	Brant	63	862 56				5 44	435 18				2 15
Oakville	Halton	804	15,651 11	442 98		1,025 61	120 73	8,415 19	245 16		423 50	44 44
Odessa	Lennox	115	2,034 44	4 89		12 60	13 78	520 25	4 87		193 00	5 60
Oil Springs	Lambton	99	1,076 55			62 68	8 17	625 11	116 35		30 00	3 19
Omemee	Victoria	361	12,705 40	4 89		186 69	74 08	1,062 36	18 73		270 00	32 93
Orangeville	Wellington	626	15,295 61	630 84		501 52	114 87	9,001 12	317 85		329 44	42 64
Orillia	Simcoe	855	11,834 64	1,225 36		836 74	126 85	11,138 14	1,314 12		824 09	40 04
Orono	Durham	455	11,896 38	116 12		378 38	77 78	1,720 55	664 22		155 00	33 01
Orwell	Elgin	55	1,200 41				7 23	67 00				2 99
Osceola	Renfrew	302	10,029 13			103 50	59 11	91 56			128 00	25 64
Oshawa	Ontario	702	7,819 23	1,057 26		1,571 18	115 09	62,421 73	595 57		1,302 40	30 82
Ottawa	Ottawa	4510	69,850 31	11,651 99§		10,424 91	885 39	74,984 88	3,806 86	122 04	19,270 02	128 85
Otterville	Oxford	595	11,064 89	91 81		458 15	78 70	2,003 85	136 26		34 00	29 52
Owen Sound	Grey	1023	18,782 02	1,138 70		1,155 22	164 70	28,056 23	1,061 08	3 65	903 75	57 54
Paisley	Bruce	245	6,438 98	594 27		177 60	56 34	7,264 90	155 74		522 25	19 69
Pakenham	Lanark	104	2,898 10	90 46		102 90	20 74	911 51	14 61		316 40	8 52

* *Fermé pendant l'année.* † *Ouvert pendant l'année.* § *Y compris* $14.67, *mandats sur l'Inde anglaise.*

Etat No. 6.—Province de l'Ontario, etc.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Nombre de mandats émis.	Mandats émis—Payables: En Canada.	Mandats émis—Payables: Dans le Royaume-Uni.	Mandats émis—Payables: A Terre-neuve.	Mandats émis—Payables: Aux Etats-Unis.	Total des commissions reçues.	Mandats payés—Emis: En Canada.	Mandats payés—Emis: Dans le Royaume-Uni.	Mandats payés—Emis: A Terre-neuve.	Mandats payés—Emis: Aux Etats-Unis.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Palermo	Halton	102	2,118 61	75 90	.....	53 30	15 27	1,119 23	100 30	.....	50 00	5 96
Palmerston	Perth	450	7,073 99	511 80	.....	100 70	59 74	2,561 26	91 90	.....	150 00	19 81
*Parkdale	York	18	301 30	60 63	.....	.....	3 27	8 00	.....	.....	.....	90
Paris	Brant	620	7,863 81	913 91	.....	781 00	93 34	11,928 92	448 10	.....	665 25	26 65
Park Hill	Middlesex	204	4,027 83	444 61	.....	291 35	41 76	4,288 55	240 91	.....	479 00	13 68
Parry Sound	Muskoka	772	22,437 66	432 30	.....	687 21	153 51	4,402 25	676 14	.....	125 55	60 87
Patterson	York	.....	.....	.....	.....	.....	.....	702 07	9 73	.....	30 00	00 09
Pembroke	Renfrew	895	13,349 00	1,123 01	.....	1,104 94	132 22	4,600 92	199 68	.....	853 30	41 55
Penetanguishene	Simcoe	253	6,763 29	142 28	.....	259 34	50 15	3,173 44	302 92	.....	188 00	19 06
Perth	Lanark	493	6,021 17	711 97	.....	831 61	76 57	6,579 85	301 37	.....	1,486 90	23 46
Peterboro'	Peterboro'	1502	21,963 62	2,401 02	.....	1,752 98	236 78	18,127 25	2,868 87	18 66	1,736 94	76 80
Petrolea	Lambton	904	14,192 01	445 54	.....	933 81	120 86	6,631 94	399 28	.....	425 71	40 95
Pickering	Ontario	54	1,726 11	4 89	.....	42 50	11 12	1,285 48	.....	.....	.....	4 42
Picton	Prince-Edou'd	701	11,337 86	304 17	.....	2,167 79	114 99	7,798 57	494 56	.....	1,607 72	39 73
Plantagenet	Prescott	250	8,897 41	135 94	.....	101 50	55 20	1,589 26	.....	.....	2,604 60	29 33
Point Edward	Lambton	169	4,214 78	319 58	.....	.....	32 94	700 71	37 23	.....	59 00	11 53
Port Burwell	Elgin	325	8,746 87	.....	.....	327 53	57 19	2,223 97	46 34	.....	633 75	24 37
Port Carling	Muskoka	96	1,720 89	25 46	.....	31 00	11 91	850 60	350 31	.....	.....	5 32
Port Colborne	Welland	640	11,305 61	548 21	.....	677 13	98 30	3,967 03	68 12	.....	596 97	32 96
Port Dalhousie	Lincoln	152	3 232 03	154 05	.....	46 26	25 94	801 65	40 68	.....	140 00	8 98
Port Dover	Norfolk	514	12,350 42	303 67	.....	120 73	87 10	3,806 14	19 47	.....	170 70	32 36
Port Elgin	Bruce	625	9,700 73	225 06	.....	274 09	73 69	5,415 98	104 60	.....	160 00	26 14
Port Hope	Durham	1551	21,160 86	2,230 55	.....	998 65	218 13	18,079 28	774 31	.....	868 38	65 03
Port Perry	Ontario	457	10 850 84	275 76	.....	250 90	78 78	7,503 52	290 22	.....	379 35	30 10
Port Robinson	Welland	88	1,611 30	12 51	.....	71 07	13 02	405 25	.....	.....	50 00	4 54
Port Rowan	Norfolk	275	5,072 01	19 46	.....	321 72	37 70	2,297 54	222 55	.....	291 50	14 79
Port Ryerse	do	62	408 70	9 78	.....	.....	3 14	159 24	.....	.....	25 00	1 09
Port Stanley	Elgin	106	2,300 88	95 35	.....	.....	16 65	1,794 83	65 71	.....	311 50	6 92
Port Sydney	Muskoka	197	4,349 80	109 77	.....	84 67	29 72	1,022 68	327 29	.....	.....	12 14
Prescott	Grenville	956	13,634 17	728 57	.....	616 68	127 16	14,297 89	169 34	.....	1,204 50	40 90
Preston	Waterloo	229	2,958 13	60 37	.....	742 82	33 49	4,081 79	47 35	.....	101 02	9 74
Priceville	Grey	48	1,651 23	40 19	.....	10 00	11 06	1,001 02	72 99	.....	.....	4 42
Princeton	Oxford	344	9,181 29	44 45	.....	239 13	61 80	1,032 59	4 87	.....	137 60	24 01
Puslinch	Wellington	411	12,539 39	44 59	.....	544 77	78 85	780 82	.....	.....	22 00	32 84

Ratho	Oxford	97	1,913 26			21 00	11 96	470 02				4 83
Renfrew	Renfrew	356	4,406 97	574 86		290 00	46 90	2,328 28	526 33		421 00	15 58
Riceville	Prescott	158	3,524 03			8 00	21 55	763 20			657 20	10 46
Richmond W.	Carleton.	76	1,935 62	11 37		126 74	13 84	56 77				5 18
Richmond Hill	York	243	6,962 89	762 54		157 27	58 39	3,410 17	217 22		98 60	20 47
Ridgetown	Bothwell	568	10,025 69	380 17		413 11	79 69	4,688 45	77 86		102 00	27 54
Ridgeway	Welland	392	9,599 12	46 53		596 47	63 88	966 46	14 60		15 40	25 65
Riversdale	Bruce	123	2,180 59	7 39			13 82	460 78			432 00	6 53
Rockingham	Renfrew	123	4,083 68	78 24		60 00	26 24	241 07	90 87		75 00	10 94
*Rockton	Wentworth	8	194 46				1 25					00 48
Rockwood	Wellington	228	3,277 47	293 08		169 58	30 02	1,039 67	65 46		20 00	9 54
Rodgerville	Huron	34	1,430 59	229 83			12 53	177 47				4 14
Rodney	Elgin	123	2,946 44	24 45			19 11	1,757 01	9 73		29 00	7 50
Rondeau	Kent	699	10,223 76	322 44		685 74	85 13	3,680 66	99 14		159 60	28 70
Rosemont	Simcoe	75	3,727 55	66 01		123 00	23 67	464 96	115 59		10 00	10 08
Rosseau	Muskoka	64	1,244 78	111 15		303 45	13 40	1,512 01	871 03		150 20	6 66
Rugby	Simcoe	12	500 19			18 20	3 04	739 25	14 60		15 00	1 36
Russell	Russell	45	2,033 88			114 40	13 30	578 23			635 07	6 96
Ste. Catherine	Lincoln.	1688	28,128 93	2,656 68	194 41	2,234 62	289 06	30,990 68	1,464 44		3,450 17	95 29
St. George, Brant	Brant	162	1,523 30	133 79		137 70	17 81	2,414 04	11 69		120 60	4 79
St. Jacobs	Waterloo	194	4,332 96			280 24	30 72	866 64				11 52
St. Mary's, Blanchard	Perth	828	14,239 96	1,149 72		391 96	125 23	7,197 49	299 80		382 89	41 13
St. Thomas	Elgin	1292	18,320 16	3,516 31		3,268 08	264 85	34,375 31	1,220 98		991 81	68 27
St. Williams	Norfolk.	45	574 37	9 66		54 32	5 35	516 57	17 03		81 52	1 84
Sandwich	Essex	208	1,889 02	158 74		18 95	17 90	2,556 96	59 73		251 55	5 93
Sarnia	Lambton	1236	18,341 25	3,000 25		1,269 13	218 87	19,551 54	598 03		1,721 76	64 68
Saugeen	Bruce	237	6,186 72	383 18			45 46	2,509 51	157 78		235 00	17 37
Scarboro'	York	27	668 18	34 23			4 68	701 45	4 87			1 75
Schomberg	do	75	1,397 75	104 99			11 08	1,646 56	34 07			3 82
Scotland	Brant	291	6 791 62			13 45	42 50	550 66			104 00	17 27
Seaforth	Huron	678	13.938 86	2,478 17		1,406 55	161 62	11,997 31	572 34	23 32	925 00	48 36
Selkirk	Haldimand	206	8,048 66	9 98		507 58	52 79	772 28	24 33		173 00	21 88
Severn Bridge	Muskoka.	139	1,867 77	23 57			12 24	975 45	38 93			4 80
Shakespeare	Perth	183	4,229 84	79 68		15 00	28 55	1,585 42	53 34		58 00	11 07
Shannonville	Hastings	115	3,169 41	28 60		58 75	20 76	758 49	68 13		469 50	9 46
Sharon	York	31	496 69	96 02		29 86	6 03	932 46	7 30		82 30	1 75
Shelburne	Grey	574	14,755 39	509 98		116 00	100 40	3,856 26	27 99		90 00	38 72
Silver Islet	Algoma	120	1,685 28	843 25		121 00	32 54	26 6 25	5 11		50 00	6 75
Simcoe	Norfolk	989	13,160 43	449 57		1,175 26	121 30	11,871 84	304 62		698 09	39 43
Singhampton	Simcoe	101	3,033 26			93 65	18 56	876 06			62 00	7 95
Smith's Falls	Lanark	407	8,185 20	447 94		319 60	64 74	15,746 15	286 62		345 80	23 95
Smithville	Lincoln	949	24,158 32	86 57		202 58	150 77	2,128 82			64 04	61 25
Sombra	Bothwell	280	6,114 15	38 57		55 00	40 99	1,671 27			83 00	15 71
Sparta	Elgin	127	3,143 65	29 37		245 18	22 53	1,013 75	82 04		40 00	8 82
Spencerville	Grenville	136	3,562 73	99 76		253 06	28 32	482 87	7 31		335 00	10 62

* *Ouvert durant l'année.*

ETAT No. 6.—Province de l'Ontario, etc.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Nombre de mandats émis.	Mandats émis—Payables: En Canada.	Mandats émis—Payables: Dans le Royaume-Uni.	Mandats émis—Payables: A Terre-neuve.	Mandats émis—Payables: Aux Etats-Unis.	Total des commissions reçues.	Mandats payés—Émis: En Canada.	Mandats payés—Émis: Dans le Royaume-Uni.	Mandats payés—Émis: A Terre-neuve.	Mandats payés—Émis: Aux Etats-Unis.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Springfield	Elgin	94	2,952 41	41 56	.....	27 50	18 77	1,734 88	.....	.....	15 00	7 58
Springford	Oxford	92	2,092 80	60 90	.....	119 00	15 76	267 51	9 49	.....	.....	5 68
Stayner	Simcoe	679	15,056 19	673 39	.....	741 50	114 40	3,933 56	75 81	.....	285 80	42 05
Sterling	Hastings	318	6,225 60	91 58	.....	267 20	45 69	934 67	19 47	.....	348 50	17 41
Stirton	Wellington	271	3,658 65	15 60	.....	3 00	22 99	617 72	.....	.....	.....	9 18
Stoney Creek	Wentworth	30	904 19	4 89	.....	.....	5 35	1,626 65	4 87	.....	6 20	2 28
Stouffville	York	156	4,743 94	183 51	.....	380 25	39 98	1,845 29	131 39	.....	25 00	13 64
Strabane	Wentworth	94	2,407 77	127 14	.....	104 00	17 62	230 45	.....	.....	10 00	6 00
Straffordville	Elgin	251	5,665 84	9 73	.....	228 60	38 68	458 40	.....	.....	9 35	14 76
Stratford	Perth	1298	16,402 02	2,966 09	.....	1,362 83	206 81	25,380 05	1,735 02	.....	1,114 43	58 96
Strathroy	Middlesex	1042	10,919 03	1,119 25	.....	917 24	120 09	8,293 61	938 31	.....	453 60	35 84
Streetsville	Peel	485	8,345 65	1,338 40	.....	838 88	85 07	1,842 28	78 59	.....	125 00	26 80
Sunderland	Ontario	16	221 20	17 59	.....	92 32	3 16	382 40	.....	.....	20 00	86
Sylvan	Middlesex	37	158 72	83 13	.....	190 00	4 85	178 00	.....	.....	.....	1 06
Tamworth	Addington	178	4,741 21	.....	.....	130 57	31 83	483 04	9 73	.....	617 50	13 76
Tara	Bruce	164	6,965 02	51 18	.....	624 35	48 05	1,819 23	97 35	.....	18 50	19 36
Tavistock	Perth	160	4,016 52	97 79	.....	191 37	30 38	1,911 12	.....	.....	59 40	10 88
Teeswater	Bruce	546	15,590 84	462 45	.....	437 61	108 00	5,480 53	31 12	.....	117 00	41 57
Thamesford	Oxford	82	1,209 91	55 25	.....	274 80	12 59	865 72	24 34	.....	39 00	3 98
Thamesville	Bothwell	260	7,404 54	166 44	.....	237 31	53 18	1,262 39	279 80	.....	44 53	20 31
Thedford	Lambton	204	3,699 67	207 63	.....	267 61	34 21	1,356 63	47 57	.....	69 00	10 78
Thornhill	York	58	1,283 53	81 16	.....	165 00	12 06	588 54	7 30	.....	50 00	3 91
Thorold	Welland	481	9,130 03	853 55	.....	449 85	85 98	3,442 51	46 83	.....	954 00	28 58
Thunder Bay	Algoma	1635	45,273 28	2,612 90	.....	3,455 57	376 07	2,472 53	428 06	.....	293 65	130 13
Tilsonburg	Oxford	848	12,062 73	762 35	.....	416 55	105 03	7,422 24	537 78	.....	293 00	35 40
Tiverton	Bruce	189	5,138 42	83 13	.....	885 50	41 77	2,733 41	.....	.....	345 15	16 09
Toronto	Toronto	11,304	120,439 32	48,112 33	544 50	21,799 19	2,487 29	1,045,709 68	26,321 20	1,795 90	25,551 09	.....
Trenton	Hastings	353	8,765 05	212 95	.....	471 85	64 50	3,999 68	203 40	.....	569 28	25 51
Tullamore	Peel	54	1,896 95	.....	.....	.....	11 00	228 25	.....	.....	217 40	5 27
Tweed	Hastings	232	8,668 44	24 45	.....	520 70	56 75	459 34	49 40	.....	241 68	23 74
Underwood	Bruce	256	5,194 90	175 67	.....	121 50	36 99	846 10	13 88	.....	486 00	14 97
[illegible]	Elgin	23	714 73	9 78	.....	69 00	5 45	279 29	38 93	.....	30 00	2 14

Unionville	York	51	1,162 07	101 36		53 30	11 50	697 06			9 00	3 31
Uxbridge	Ontario	691	15,144 55	799 57		651 65	118 57	6,956 14	125 17		194 00	42 26
Vanbrugh	Renfrew	14	616 25			2 00	3 70					1 54
Vankleek Hill	Prescott	284	8,360 04	123 37		2,739 35	77 97	2,115 93			2,315 00	33 82
Vienna	Elgin	835	19,475 58	36 89		810 30	130 57	1,946 28	86 86		127 35	51 33
Vittoria	Norfolk	500	6,458 39	22 00		207 48	46 85	1,092 37	65 40		63 50	17 03
Wales	Stormont	59	2,412 92	29 34		202 00	16 39	1,056 01	9 74		513 60	7 89
Walkerville	Essex	37	417 41	202 23			8 09	234 33			25 00	1 58
Walkerton	Bruce	1197	24,464 44	761 79		666 44	186 80	18,220 20	258 15		616 41	66 96
Wallaceburg	Kent	906	27,603 31	92 47		522 33	174 24	1,835 29	68 12		419 80	71 71
Wallacetown	Elgin	506	14,398 89	77 85		590 81	97 28	1,751 18	4 87		75 00	37 93
Wardsville	Middlesex	247	7,085 46	54 25		812 11	51 97	1,538 50			15 00	19 89
Warkworth	Northumberl'd	238	12,656 08	466 33		180 23	81 99	1,636 82	653 49		150 00	35 21
*Warminster	Simcoe											
Warsaw	Peterboro'	124	4,569 81	4 89		166 80	29 86	373 25				11 83
Warwick	Lambton	202	4,282 05	63 72		21 85	28 63	586 10	32 85		33 00	11 13
Waterdown	Wentworth	72	1,774 82	35 55		169 00	13 86	1,701 72	10 95		20 00	4 99
Waterford	Norfolk	547	10,176 15	64 66		493 02	71 24	9,666 16	34 66		205 64	27 39
Waterloo West	Waterloo	224	4,218 05	49 87		436 30	39 50	20,171 56	43 81		374 14	12 81
Watford	Lambton	529	7,091 43	491 35		130 90	58 57	4,530 64	34 06		205 50	19 83
Waubashene	Simcoe	97	1,255 77		24 45	292 00	12 59	999 12			35 00	4 01
Welland	Welland	480	7,384 02	874 57		1,247 01	84 78	4,285 45	251 83		261 43	25 01
Welland Port	Monck	175	5,425 47				31 58	438 40	10 73		7 55	13 60
Wellesley	Waterloo	96	2,624 51	14 77		414 37	22 25	1,103 08				7 61
Wellington	Prince-Ed'ard	262	8,101 69	14 67		448 46	53 36	341 88	194 64		233 10	22 45
West Flamboro'	Wentworth	44	1,463 10	27 87		3 20	9 86	694 07	36 45		50 00	3 93
Weston	York	3-6	5,031 64	262 49		402 90	44 73	2,314 47	94 89		57 00	14 59
West Winchester	Dundas	114	4,524 36	119 29		440 30	32 95	871 57	19 46		155 00	13 13
Whitby	Ontario	554	8,164 79	606 39		354 53	75 93	11,443 67	471 93		403 87	24 97
Whitevale	do	19	423 10	22 57		3 00	3 70	499 15				1 12
Wiarton	Bruce	499	15,560 24	77 74		289 50	94 92	4,975 07	51 83		15 00	39 98
Windsor	Essex	1344	21,920 11	2,989 73		108 05	213 45	14,547 99	527 26	5 60	772 05	65 77
Wingham	Huron	669	11,337 55	634 38		684 06	95 89	8,726 44	263 92		543 03	33 62
Woodbridge	York	322	15,580 46	355 77		194 18	96 96	11,828 23	103 00			40 57
Woodham	Perth	25	974 82	11 73		40 00	6 56	379 57				2 56
Woodslee	Essex	269	7,464 54	273 84		247 67	52 30	1,518 50	34 06		11 00	20 06
Woodstock	Oxford	2280	32,392 40	1,958 63		2,267 50	289 05	19,456 76	1,670 07		1,488 55	99 37
Woodville	Victoria	466	10,716 63	728 97		187 60	83 32	1,795 99	15 57		35 00	29 17
Wroxeter	Huron	399	11,502 16	128 13		732 00	80 52	3,081 81	44 21		54 00	31 13
Wyoming	Lambton	406	5,484 32	303 08		273 37	47 00	1,473 48	51 12		82 10	15 46

* *Fermé pendant l'année.*

ETAT No. 6.—Province de l'Ontario, etc.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Nombre de mandats émis.	Mandats émis—Payables				Total des commissions reçues.	Mandats payés—Emis				Commission allouée aux maîtres de poste.
			En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.		En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.	
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
York	Haldimand	45	1,633 36	63 24	.....	10 00	11 01	339 28	5 47	.....	.....	4 25
Yorkville	York	501	4,118 53	2,443 07	.....	450 38	111 34	4,531 14	1,201 33	.....	1,432 90	24 07
Zurich	Huron	243	6,331 25	7 98	.....	1,149 30	53 38	598 18	.....	.....	36 25	18 80
Total	.....	176,457	3,501,087 25	234,613 22	821 49	202,843 51	30,843 51	3,394,322 79	121,791 12	2,767 28	189,269 73	9,554 37

W. F. FORSYTH,
Surintendant, division des mandats d'argent.

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

PROVINCE DE QUÉBEC

ÉTAT No. 6.—Indiquant les bureaux de mandats d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1880, etc.

NOM DU BUREAU.	COMTÉ.	Nombre de mandats émis.	MANDATS ÉMIS—PAYABLES				Total des commissions reçues.	MANDATS PAYÉS—EMIS				Commission allouée aux maîtres de poste.
			En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.		En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.	
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts
Acton Vale	Bagot	14	170 87	19 55	.....	.....	1 62	755 69	.....	.....	837 52	2 54
Allumette Island	Pontiac	14	522 03	68 46	.....	25 50	5 10	1 90	.....	.....	.....	1 52
Arthabaskaville	Arthabaska	31	532 44	9 78	.....	224 50	5 89	1,212 53	19 47	.....	811 00	3 97
Aylmer	Ottawa	121	4,232 05	55 46	.....	.....	27 42	2,089 23	63 26	.....	623 55	12 40
Batiscan	Champlain	13	381 11	.....	.....	25 00	2 95	175 69	.....	.....	650 60	2 63
Beauharnois	Beauharnois	99	6,192 61	58 68	.....	101 30	38 63	2,066 41	70 56	.....	752 15	17 91
Bedford	Missisquoi	45	1,169 48	93 88	.....	.....	9 42	3,124 53	36 49	.....	546 34	4 59
Beebe Plain	Stanstead	133	3,137 63	29 34	.....	.....	20 68	1,081 60	14 60	175 99	.....	8 36
Berthier (*en haut*)	Berthier	238	6,961 70	31 03	.....	696 87	48 58	2,582 06	.....	.....	468 00	20 42
Brigham	Brome	88	2,442 01	4 89	.....	98 80	16 32	365 20	.....	.....	183 00	6 80
Bryson	Pontiac	102	591 93	43 95	.....	65 95	7 58	234 08	38 47	.....	220 00	2 37
Buckingham	Ottawa	280	4,470 32	92 91	.....	317 84	33 60	727 67	165 20	.....	1,966 99	17 48
Cacouna	Témiscouata	12	191 15	.....	.....	.....	1 21	1,278 31	.....	.....	71 40	64
Chambly Canton	Chambly	94	1,660 61	136 19	9 78	.....	13 39	748 06	12 16	.....	329 85	5 58
Chelsea	Ottawa	114	1,915 51	63 57	.....	115 50	16 47	590 45	.....	.....	477 80	6 38
Chicoutimi	Chicoutimi	34	1,182 46	.....	.....	12 35	7 52	1,287 17	.....	.....	142 50	3 32
Coaticook	Stanstead	320	3,014 40	294 40	.....	636 08	41 15	2,712 82	233 01	33 82	476 50	11 66
Compton	Compton	45	601 71	157 98	.....	113 60	9 50	1,170 85	.....	.....	276 50	2 83
Cookshire	Compton	95	1,677 23	56 59	.....	449 39	19 43	1,407 98	122 27	.....	477 00	6 90
Coteau Landing	Soulanges	47	1,935 37	9 78	.....	15 00	11 37	892 17	6 27	.....	306 80	5 65
Cowansville	Missisquoi	206	2,739 17	133 80	.....	227 40	26 54	7,584 06	.....	.....	182 00	8 17
Danville	Richmond	258	2,682 58	295 59	.....	899 61	37 68	1,941 89	43 80	.....	1,303 50	13 01
Dillonton	Brome	89	1,257 25	185 80	.....	23 70	14 82	17 85	.....	.....	25 65	3 70
Drummondville, Est	Drummond	102	913 82	51 33	.....	26 05	8 58	484 71	.....	.....	130 00	2 78
Dunham	Missisquoi	246	5,644 07	9 98	.....	243 57	38 67	544 28	48 66	.....	645 71	16 46

ETAT No 6.—Province de Québec, etc.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Nombre de mandats émis.	Mandats émis—Payables				Total des commissions reçues.	Mandats payés—Emis				Commission allouée aux maîtres de poste.
			En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.		En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.	
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
East Farnham	Brome	78	695 40	.....	.....	42 50	6 19	153 22	.....	.....	.....	1 81
Etchemin	Lévis	20	201 78	25 42	.....	125 75	3 44	153 80	20 93	.....	35 00	1 00
Franklin Centre	Huntingdon	22	741 44	1 46	.....	157 31	6 52	678 92	.....	.....	150 00	2 61
Frelighsburg	Missisquoi	206	6,256 21	123 90	.....	304 79	44 24	612 11	53 52	.....	35 00	16 88
Gaspé Basin	Gaspé	802	34,658 73	1,048 01	.....	236 71	215 52	2,139 15	125 57	.....	50 00	90 26
Granby	Shefford	313	4,666 80	109 89	.....	707 97	42 29	1,321 05	.....	.....	816 47	15 72
Grenville	Argenteuil	274	17,385 56	121 95	.....	135 00	97 42	1,467 73	82 03	.....	731 50	46 12
Hatley	Stanstead	107	3,336 73	3 53	.....	139 23	22 23	78 93	.....	.....	91 00	8 87
Hemmingford	Huntingdon	51	1,328 10	61 86	.....	601 00	15 20	369 19	53 52	.....	303 06	5 82
Henryville	Iberville	60	1,167 76	58 68	.....	341 90	12 54	187 08	.....	.....	8 00	3 92
Hull	Ottawa	184	4,427 38	.....	.....	173 93	31 62	1,779 55	31 79	.....	1,488 70	15 25
Huntingdon	Huntingdon	313	7,767 42	283 08	.....	794 09	62 31	3,626 03	50 37	.....	564 00	23 69
Inverness	Mégantic	232	4,780 08	67 01	.....	302 85	35 14	1,620 79	.....	.....	559 54	14 24
Joliette	Joliette	382	11,370 83	26 87	.....	1,249 90	87 15	2,369 58	.....	.....	2,751 50	38 71
Kamouraska	Kamouraska	78	3,528 49	.....	.....	10 80	20 09	934 25	7 30	.....	100 00	9 08
Kingsbury	Richmond	59	962 93	25 67	.....	65 40	8 44	211 23	.....	.....	10 00	2 62
Knowlton	Brome	496	7,274 72	253 02	.....	493 88	60 98	891 65	93 43	.....	355 00	21 15
Lachine	Jacqu'sCartier	54	935 20	438 64	.....	121 00	17 12	908 27	51 09	.....	464 50	4 99
Lachute	Argenteuil	270	6 518 72	661 29	.....	2,236 22	74 65	2,005 79	4 87	.....	1,582 50	27 46
Lacolle	Saint-Jean	131	5,345 75	.....	.....	146 75	32 75	581 16	.....	.....	43 00	13 80
Laprairie	Laprairie	131	5,728 61	.....	.....	192 30	34 98	493 21	.....	.....	189 00	15 25
Lauzon	Lévis	55	594 09	24 56	.....	314 00	8 06	160 75	8 09	.....	2,166 15	7 73
Lawrenceville	Shefford	565	25,007 91	.....	.....	848 00	143 39	62 80	.....	.....	159 25	65 02
Leeds	Mégantic	65	1,841 97	230 86	.....	198 50	18 00	221 63	29 20	.....	187 00	6 19
Lennoxville	Sherbrooke	323	5,841 28	617 44	.....	308 47	60 58	3,189 73	84 91	.....	541 52	18 42
Lévis	Lévis	59	1,935 31	19 27	.....	.....	12 25	1,974 29	.....	.....	1,382 34	8 31

Longueuil	Chambly	8	394 35				2 05	470 51	96 89		568 91	2 62
Lotbinière	Lotbinière	62	1,183 89				6 85	202 22	34 06		634 00	4 60
Louiseville (*ci-devant Rivière-du-Loup en haut*)	Maskinongé	191	6,921 51			433 35	46 51	1,469 71			5,503 63	32 12
*Magog	Stanstead	163	3,508 44	141 81		27 00	23 98	1,581 64	83 22		156 41	9 78
*Mansonville Potton	Brome	334	12,447 15	25 46		74 35	74 12	271 69	5 47		30 00	31 42
Massawippi	Stanstead	19	422 02	11 73		12 25	2 95	263 50				1 22
Melbourne	Richmond	198	2,777 30	181 65		26 10	23 79	953 24	397 81		109 25	8 68
Montmagny	Montmagny	36	1,137 78	14 04		29 05	8 06	3,701 65	93 68		592 00	4 63
Montréal	Montréal	8442	91,451 18	47,508 59	668 02	22,931 64	2,213 00	695,528 25	13,827 58	4,163 12	40,293 53	
Malbaie	Charlevoix	154	5,344 05				29 88	1,084 88				13 34
Napierville	Napierville	73	1,685 73			15 00	10 92	1,109 44			368 00	5 15
Nicolet	Nicolet	45	2,034 95	29 34		74 15	12 79	667 87	29 00		1,837 35	9 99
Onslow	Pontiac	24	201 11	51 34		134 00	4 74	41 48	34 06		1,079 50	3 71
Ormstown	Chateauguay	62	1,962 71	28 60		980 05	23 09	963 14			259 00	8 05
Paspébiac	Bonaventure	359	7,396 45	342 05		202 78	56 85	1,019 09	43 80	8 11	274 25	20 65
Percé	Gaspé	763	15,837 03	377 78		37 53	106 66	1,736 11			97 00	40 82
Pointe St.-Charles	Jacqu'sCartier	241	3,341 26	3,024 91	4 89	556 65	107 66	3,442 76	183 00		198 60	18 20
Portage du Fort	Pontiac	66	965 32	73 90		258 03	10 99	759 10	24 33		171 50	3 72
Québec	Québec	2936	47,151 46	13,853 92	271 32	7,320 55	746 09	127,602 97	2,957 15	206 81	22,857 45	
Richmond-Est	Richmond	195	2,052 91	638 04		210 35	33 59	2,129 02	28 96		226 55	7 84
Rimouski	Rimouski	86	3,264 56	41 56		142 00	21 49	4,159 36	263 66		620 25	10 78
Rivière David	Yamaska							73 11			356 00	88
Rivière-du-Loup (*en bas*)	Témiscouata	122	3,800 80	110 21		60 38	26 03	3,990 62			382 00	10 84
Robinson	Compton	28	669 76	49 87			5 43	751 07	280 06		194 00	2 94
Rock Island	Stanstead	213	3,332 31	4 89		163 71	24 27	1,331 31			15 00	8 77
Roxton Falls	Shefford	9	138 12			25 00	1 10	256 32			524 00	1 70
Saint-André-Est	Argenteuil	146	2,838 24	106 25		360 56	24 78	757 26	300 48		284 00	9 66
Saint-Athanase	Iberville	203	3,431 86			258 20	25 18	1,511 83			293 30	9 93
Saint-Casimir	Portneuf	26	488 49			351 13	6 97	208 40			341 93	2 93
Saint-Césaire	Rouville	186	1,237 92	24 45		256 70	12 89	409 86			2,275 13	9 47
Sainte-Croix	Lotbinière	14	641 16				3 62	375 90	25 00		347 00	2 57
Saint-Eustache	D.-Montagnes	116	3,901 27			237 75	25 14	1,291 31			386 60	11 27
Saint-Hyacinthe	St-Hyacinthe	101	1,246 59	141 81		291 16	16 49	6,683 00	2 43		2,151 93	9 52
St-J'nChrysostôme	Chateauguay	258	8,024 55	29 32		1,196 80	60 30	1,573 35			864 00	25 26
Saint-Jérôme	Terrebonne	221	6,368 10			167 15	39 80	2,179 31			889 00	18 54
Saint-Jean, Est	Saint-Jean	299	4,342 20	425 79		1,411 19	62 33	6,051 89	214 09		1,319 55	19 27
*St-Joseph de Lévis	Lévis											
St.Marie de Monnoir	Rouville							556 24			19 00	05

* *Fermé durant l'année.*

ETAT No 6.—Province de Québec, etc.—*Fin.*

Nom du bureau.	Comté.	Nombre de mandats émis.	Mandats émis—Payables				Total des commissions reçues.	Mandats payés—Emis				Commission allouée aux maîtres de poste.
			En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.		En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.	
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Saint-Paul, Baie	Charlevoix	181	4,590 27	.....	.....	25 00	26 46	248 08	.....	.....	2 00	11 53
Saint-Polycarpe	Soulanges	21	1,359 64	4 89	.....	100 00	8 40	448 85	48 66	.....	381 00	4 72
Saint-Rémi	Napierville	225	4,616 29	.....	.....	2,452 13	55 41	296 48	.....	.....	3,140 30	25 74
St-Roch de Québec	Québec, cité de, Est	185	3,163 73	14 78	.....	746 62	33 83	2,021 01	.....	.....	1,189 05	12 81
Saint-Sauveur de Québec	Québec, cité de, Est	.....	.....	.....	.....	.....	.....	127 33	.....	.....	444 12	1 11
Sainte Scholastique	D.-Montagnes	53	1,297 11	.....	.....	417 00	12 56	690 13	.....	.....	540 00	5 62
Saint-Sylvestre	Lotbinière	122	1,367 38	43 40	.....	611 69	17 88	180 99	.....	.....	359 50	5 92
Sainte-Thérèse de Blainville	Terrebonne	204	3,237 78	25 45	.....	15 49	20 38	827 80	.....	.....	345 00	9 02
Shawville	Pontiac	49	1,751 32	4 89	.....	19 37	10 82	741 09	.....	.....	100 00	4 69
Sherbrooke	Sherbrooke	531	6,279 01	1,031 42	.....	1,272 92	92 07	10,982 18	513 37	.....	1,821 73	27 36
Somerset	Mégantic	11	119 25	.....	.....	29 44	1 29	873 18	.....	.....	183 26	0 80
Sorel	Richelieu	533	10,015 73	105 38	.....	644 30	73 58	3,741 81	9 73	.....	2,152 46	32 22
Stanfold	Arthabaska	6	151 89	.....	.....	3 00	1 17	319 13	.....	.....	383 50	1 33
Stanstead	Stanstead	124	1,406 76	56 90	.....	.....	10 69	2,962 67	29 20	.....	102 77	3 96
Sutton	Brome	51	476 81	19 56	.....	517 77	9 99	468 87	54 75	.....	811 52	4 68
Sweetsburg	Missisquoi	91	1,543 06	27 66	.....	159 60	13 08	1,159 57	48 66	.....	151 80	4 79
Terrebonne	Terrebonne	41	1,338 65	.....	.....	199 60	10 35	2,055 68	.....	.....	252 00	4 21
Trois-Rivières	Trois-Rivières	435	8,699 27	252 62	.....	560 29	70 57	6,631 34	188 96	.....	5,028 66	36 77
Thurso	Ottawa	77	883 69	377 73	.....	199 90	16 17	895 19	.....	.....	688 60	5 33
Ulverton	Drummond	3	153 42	19 56	.....	.....	1 30	263 96	321 16	.....	15 00	1 26

Waterloo-Est.....	Shefford.....	518	7,781 89	217 51	.....	701 87	67 15	23,515 50	310 57	.....	1,231 50	25 53
West Farnham.	Missisquoi	108	1,526 16	39 12	.....	288 46	15 09	381 36	76 89	.....	521 50	6 09
Wright.....	Ottawa...	25	571 30	60 00	.....	.....	4 65	185 76	.....	.....	.....	1 56
Yamachiche.....	Saint-Maurice.	83	3,081 33	.....	.....	580 00	24 41	148 05	.....	.....	436 20	10 21
Total.....		28,246	537,872 98	75,643 43	954 01	62,358 27	6,134 91	999,023 50	22,097 52	4,587 85	133,469 18	1,301 17

W. F. FORSYTH,
Surintendant, division des mandats d'argent.

JOHN O'CONNOR,
Directeur-général des postes.

PROVINCE DE LA NOUVELLE-ÉCOSSE.

ETAT No 6.—Indiquant les bureaux de mandats d'argent en opération, pendant l'année expirée le 30 juin 1880, etc.

Nom du bureau.	Comté.	Nombre de mandats émis.	Mandats émis—Payables				Total des commissions reçues.	Mandats payés—Emis				Commission allouée aux maîtres de poste.
			En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.		En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.	
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Acadia Mines	Colchester	824	13,461 44	1,831 53	39 93	2,101 80	163 37	1,618 86	412 42	.....	752 00	46 54
Amherst	Cumberland	1294	21,979 07	271 05	.....	1,400 33	171 23	33,969 55	187 44	237 24	1,128 04	63 00
Annapolis	Annapolis	1125	18,133 16	278 11	17 22	560 07	139 89	18,007 16	211 33	214 11	1,395 00	52 10
Antigonish	Antigonish	1091	19,397 49	208 84	.....	821 05	142 41	13,333 39	93 68	475 05	3,124 75	60 29
Arichat	Richmond	1227	41,396 26	125 97	46 53	1,412 63	256 08	13,346 68	498 77	233 61	7,268 55	127 45
Aylesford	Kings	420	11,308 72	.....	.....	605 60	74 09	3,209 21	7 30	.....	277 50	30 49
Baddeck	Victoria	537	9,577 95	37 80	28 17	118 74	62 01	3,334 72	24 34	398 06	587 00	26 93
Barrington	Shelburne	722	21,633 47	10 77	.....	1,098 93	144 63	7,333 95	14 60	.....	1,147 90	59 77
Bear River, W. S.	Digby	358	8,592 70	58 90	.....	511 73	62 81	2,496 93	.....	.....	398 72	23 90
Berwick	Kings	271	5,957 71	21 81	.....	839 79	48 74	4,149 30	.....	121 66	611 33	18 88
Boylston	Guysboro'	86	2,581 95	.....	.....	91 85	16 44	360 48	.....	.....	437 30	7 79
Bridgetown	Annapolis	845	17,539 50	99 99	.....	910 64	125 49	20,090 29	17 54	.....	1,240 53	49 52
Bridgewater	Lunenburg	1078	21,864 88	318 93	.....	1,371 22	167 24	7,991 36	93 86	24 33	654 21	60 96
Caledonia Corner	Queens	329	7,724 97	.....	.....	.....	42 72	2,346 82	.....	.....	341 35	20 16
Canning	Kings	274	6,402 90	68 46	.....	541 82	46 35	2,772 14	51 64	.....	1,061 96	20 32
Canso	Guysboro'	323	6,523 12	.....	.....	240 65	43 04	2,414 50	.....	.....	256 07	17 54
Cap Sable, Ile du	Shelburne	302	12,112 35	.....	.....	475 24	73 56	1,419 70	.....	.....	508 00	32 74
Chester	Lunenburg	238	7,214 49	.....	.....	303 52	46 56	1,728 53	5 01	.....	327 00	19 64
Christmas Island	Cap-Breton	35	685 23	.....	.....	.....	4 52	92 64	.....	.....	45 00	1 83
Clementsport	Annapolis	207	4,831 52	.....	.....	203 45	31 15	930 04	9 73	.....	140 00	12 96
Clyde River	Shelburne	153	4,036 29	14 67	.....	94 23	25 76	683 00	.....	.....	45 00	10 47
Cow Bay	Cap-Breton	844	23,232 79	115 50	.....	206 92	140 82	2,808 81	102 89	275 73	201 25	60 34
Cross Roads (C.H.)	Guysboro'	37	878 37	30 81	.....	.....	5 59	288 47	2 44	.....	502 00	3 53
Dartmouth	Halifax	165	3,181 80	58 23	.....	276 67	29 48	1,981 45	46 23	87 20	1,107 65	11 89
Digby	Digby	1266	24,625 03	182 26	.....	807 86	171 39	9,020 82	236 14	.....	1,526 41	68 44

Economy	Colchester	161	3,316 91	14 67			67 30	22 03	825 46	216 54		162 00	9 44
English Town	Victoria	44	505 54				10 22	3 57	54 46			88 00	1 51
Five Islands	Colchester	176	5,403 08	80 68			120 91	34 49	1,962 10	330 89		536 22	16 18
Folly Village	do	39	623 37				88 20	5 41	311 67	128 97		197 00	2 60
French Village	Halifax	8	179 85				10 00	1 22	96 88			20 00	0 53
Grand Pré	Kings	140	4,083 76				64 00	24 90	889 89			55 00	10 50
Granville Ferry	Annapolis	392	8,161 54				820 16	62 69	2,752 86	131 38	13 93	248 54	23 43
Great Village	Colchester	172	3,810 70				224 60	27 94	1,571 82	264 84		331 00	11 58
Guysboro'	Guysboro'	1,038	28,059 85	679 49			456 94	192 03	5,196 40	4 87		1,050 28	75 62
Halifax	Halifax	6,239	106,621 78	*21,044 21	402 28		9,789 31	1,420 27	482,023 53	7,124 50	5,949 49	11,419 81	
Hantsport	Hants	573	13,089 33	4 89			491 60	88 61	1,636 54	68 67		1,014 90	36 69
Havre au Bouche	Antigonish	254	7,638 91				49 08	43 94	815 30			882 33	21 41
Hebron	Yarmouth	195	4,178 87				705 77	32 93	1,319 50	51 51		213 00	12 88
Hopewell	Pictou	99	1,411 78	13 09			90 42	11 29	1,745 03	10 15	40 55	431 00	4 99
Isaac's Harbour	Guysboro'	41	1,400 40					7 99	676 29			13 00	3 53
Kennetcook	Hants	88	2,118 89				11 37	12 68	342 68			119 00	5 63
Kentville	Kings	676	11,384 96	278 08			602 41	91 54	12,202 69	116 54		1,077 53	33 64
Kingsport	do	140	1,441 62	2 07			103 79	12 15	111 98			25 00	3 93
Kingston Station	do	460	19,870 98		7 47		648 14	119 74	2,782 61			483 30	52 52
Lawrencetown	Annapolis	524	11,722 61				716 92	82 36	3,658 46			435 60	32 19
Lingan	Cape Breton	91	3,191 68					18 66	1,846 16		48 67	26 00	8 15
Little Bras d'Or	do	72	870 54	143 61	20 00		57 26	10 14	320 25		139 20	102 00	3 34
Little Glace Bay	do	234	9,638 20	5 86			660 85	65 36	1,064 80	32 12	67 91	451 60	27 14
Liverpool	Queens	1,664	33,738 26	582 28	50 01		2,004 59	254 60	11,456 43	157 19	33 46	2,031 45	96 49
Lockeport	Shelburne	1,025	12,657 56	41 01	4 18		1,065 42	102 75	3,518 40	29 19		351 50	35 38
Lower L'Ardoise	Richmond	40	989 03				8 77	6 24	1,438 18				2 50
Lower Stewiacke	Colchester	271	9,771 64				127 58	58 21	1,117 86	28 71		1,014 00	27 35
Lunenburg	Lunenburg	779	21,698 15	89 56	7 00		749 43	144 76	3,119 31	93 57	248 08	444 00	58 31
Mabou	Inverness	472	10,907 91	89			351 77	72 06	3,501 11	9 73		262 00	28 82
Maccan	Cumberland	172	5,143 61	19 56	48 90		266 50	34 82	1,760 60			141 81	14 04
†Mahone Bay	Lunenburg												
Maitland	Hants	275	4,503 93				214 98	33 35	2,906 68	110 21		1,279 20	15 26
Margaree Harbour	Inverness	275	9,207 52					52 07	2,797 90	14 60			23 06
Margaretsville	Annapolis	72	2,473 57	9 78			7 00	14 98	592 02			409 75	7 25
Middleton	do	533	13,218 63	39 99			963 40	90 19	9,360 11	19 47		385 55	36 55
Middle Musq'doboit	Halifax	246	7,508 80	55 87			141 70	48 67	1,734 62			1,622 80	23 31
Mill Village	Queens	88	1,809 74				253 95	14 11	1,326 57			60 00	5 31
Milton	do	300	6,123 38				265 27	43 12	2,047 48	24 33		317 00	16 83
Minudie	Cumberland	56	637 76		97 78		107 00	6 16	162 16			25 00	2 15

* *Y compris* $14.67 *mandats sur l'Inde anglaise.* † *Fermé durant l'année.*

ETAT No 6.—Province de la Nouvelle-Ecosse, etc.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Nombre de mandats émis.	Mandats émis—Payables: En Canada.	Mandats émis—Payables: Dans le Royaume-Uni.	Mandats émis—Payables: A Terre-neuve.	Mandats émis—Payables: Aux Etats-Unis.	Total des commissions reçues.	Mandats payés—Émis: En Canada.	Mandats payés—Émis: Dans le Royaume-Uni.	Mandats payés—Émis: A Terre-neuve.	Mandats payés—Émis: Aux Etats-Unis.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
New Glasgow	Pictou	1,216	19,045 35	449 61	.....	1,781 37	167 72	14,662 14	194 66	254 55	3,389 81	62 78
Newport	Hants	289	6,733 07	5 49	.....	247 07	46 56	3,286 88	150 86	.....	306 10	18 61
Newport Landing	do	87	1,813 28	.....	.....	76 99	13 34	249 80	.....	.....	156 00	5 11
New Ross	Lunenburg	105	1,537 93	3 79	.....	26 00	11 03	300 73	.....	.....	247 00	4 54
Noël	Hants	87	2,119 77	.....	.....	25 22	12 70	635 32	34 06	.....	245 00	6 06
North Sydney	Cap-Breton	663	13,890 97	418 06	.....	719 79	106 80	8,481 94	80 29	1,242 13	375 25	41 81
Oxford	Cumberland	531	17,279 85	3 91	.....	208 96	104 12	2,777 44	.....	.....	604 00	45 25
Parrsborough	do	1,225	36,925 10	39 12	.....	1,108 69	229 20	7,685 76	439 17	15 00	841 07	98 39
Pictou	Pictou	1,155	18,621 03	483 15	24 00	1,068 93	153 38	30,595 93	1,217 66	158 44	6,379 95	69 89
Port Hastings	Inverness	233	8,205 86	.....	.....	140 68	48 96	1,419 13	14 60	34 47	1,102 60	23 76
Port Hawkesbury	do	357	10,363 00	30 00	.....	282 79	65 19	2,789 79	.....	.....	1,026 93	29 26
Port Hood	do	744	27,701 46	.....	.....	189 55	158 51	4,665 79	.....	.....	341 55	70 58
Port Medway	Queens	224	6,924 62	.....	.....	102 14	42 96	1,234 86	26 76	.....	501 00	18 88
Port Mulgrave	Guysboro'	280	6,658 11	44 01	.....	142 11	43 13	1,039 72	19 47	.....	1,665 14	21 32
Port Williams	Kings	112	5,185 51	.....	.....	273 13	32 04	1,534 04	51 84	.....	181 50	14 22
Pugwash	Cumberland	550	9,338 97	70 28	.....	187 18	66 69	5,056 71	111 92	.....	2,145 00	29 62
Riv. Bourgeoise	Richmond	90	2,515 83	.....	.....	.....	14 76	1,686 31	.....	.....	.....	6 30
Rivière John	Pictou	460	11,813 96	13 45	.....	363 73	74 44	3,894 76	29 20	.....	1,417 10	34 08
Rivière Philip	Cumberland	138	2,165 54	.....	.....	54 06	14 59	965 83	.....	.....	356 75	6 44
St. Andrews	Antigonish	137	2,257 70	39 32	.....	32 92	16 29	803 60	.....	.....	189 00	6 29
St. Peters'	Richmond	442	11,846 74	19 56	.....	335 15	74 67	7,518 90	29 20	.....	639 00	32 18
Sandy Cove	Digby	69	2,135 05	.....	.....	58 87	13 50	582 04	.....	.....	214 00	6 03
Sheet Harbour	Halifax	153	2,860 72	40 00	.....	45 50	20 04	714 20	.....	.....	10 00	7 39
Shelburne	Shelburne	870	25,582 29	11 25	.....	1,666 32	169 99	5,520 79	282 11	.....	274 44	69 53
Sherbrooke	Guysboro'	748	29,277 20	142 27	.....	346 24	174 40	2,606 62	281 25	96 30	6,217 35	90 89
Shubenacadie	Hants	235	6,352 49	14 67	.....	769 94	46 84	1,720 78	.....	.....	1,099 00	20 58
Spring Hill Mines	Cumberland	270	6,141 87	64 49	.....	56 40	40 59	456 34	.....	.....	209 00	16 17
Stellarton	Pictou	617	7,155 45	472 82	.....	285 63	71 41	3,814 57	73 11	.....	580 25	21 40
Sydney	Cap-Breton	810	17,172 13	469 96	8 20	550 17	127 59	6,821 10	459 64	962 19	1,245 65	52 17
Sydney Mines	do	128	1,867 11	36 92	24 51	145 55	17 90	717 51	14 60	.....	229 50	5 80

Tangier	Halifax	124	4,085 08	.....	.....	34 00	25 01	411 68	.....	93 29	42 00	10 64
Tatamagouche	Colchester	348	8,331 58	.....	.....	252 70	53 75	2,853 96	244 76	.....	828 00	24 14
Tracadie	Antigonish	129	2,377 68	.....	.....	2 50	14 84	209 82	.....	.....	1,875 80	10 65
Truro	Colchester	1,400	25,880 96	377 35	28 93	2,582 86	208 51	53,566 94	173 03	196 89	3,061 71	80 74
Tusket	Yarmouth	160	2 912 97	12 22	.....	215 55	23 82	955 37	13 00	23 31	1,219 00	10 99
Upper Stewiacke	Colchester	203	3,507 07	.....	.....	514 06	28 05	1,678 59	7 36	7 10	544 00	11 45
Wallace	Cumberland	432	7,210 24	67 89	5 00	443 41	53 56	5,091 24	145 98	.....	724 02	21 49
Walton	Hants	77	1,148 55	.....	.....	80 00	8 73	402 73	24 33	20 28	174 00	3 61
Waterville	Kings	198	6,209 75	.....	.....	35 60	36 50	1,080 06	.....	.....	281 71	16 31
West Bay	Inverness	175	3,839 34	.....	.....	28 60	23 60	1,256 01	.....	.....	551 68	11 05
Westport	Digby	269	7,604 83	29 34	.....	537 80	51 71	3,648 19	34 31	.....	341 87	21 36
Westville	Pictou	598	15,776 93	293 91	.....	275 08	107 93	1,374 53	65 12	20 03	772 00	43 00
Weymouth	Digby	381	7,586 93	12 06	.....	510 96	56 28	3,4 8 13	89 33	.....	1,210 11	23 52
Whycocomagh	Inverness	250	6,883 86	2 02	.....	47 68	40 74	2,659 84	.....	77 20	711 60	19 31
Wilmot	Annapolis	289	8,350 19	12 32	.....	240 02	51 54	3,240 89	196 50	.....	465 96	23 18
Windsor	Hants	677	12,872 39	177 08	4 89	547 87	96 96	18,867 59	287 79	298 51	1,478 20	39 16
Wolfville	Kings	663	12,032 02	124 15	.....	704 10	92 78	14,524 78	111 92	40 06	1,172 95	35 47
Yarmouth	Yarmouth	1,949	30,921 23	512 51	16 52	4,319 39	295 02	33,843 00	1,924 22	138 37	4,875 92	106 82
Total	.....	52,522	1,193,007 36	31,337 20	881 52	59,974 01	9,053 07	1,000,108 27	17,811 39	12,286 40	105,330 16	3,145 74

W. F. FORSYTH,
Surintendant, division des mandats d'argent.

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

PROVINCE DU NOUVEAU-BRUNSWICK.

ETAT No 6.—Indiquant les bureaux de mandats d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom du bureau.	Comté.	Nombre de mandats émis.	Mandats émis—Payables				Total des commissions reçues.	Mandats payés—Émis				Commission allouée aux maîtres de poste.
			En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.		En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.	
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Alma	Albert	167	2,236 55	23 04	.....	232 89	18 66	2,977 72	72 99	.....	112 97	6 69
Andover	Victoria	267	7,614 97	27 77	.....	476 16	54 18	3,448 90	587 82	18 25	75 00	21 95
Anagance	Kings	244	2,775 80	24 45	.....	22 70	19 80	1,456 00	.....	.....	.....	7 06
Apohaqui	do	100	1,620 42	.....	.....	.....	10 04	945 02	.....	.....	95 00	4 29
Armstrong's Brook	Restigouche	247	5,384 95	.....	.....	8 38	32 73	673 45	.....	.....	268 00	14 16
Baie Verte	Westmoreland	439	12,964 65	.....	.....	660 99	85 00	2,129 91	38 94	101 38	540 30	35 76
Bath	Carleton	116	2,683 35	29 34	.....	100 00	18 26	1,859 18	.....	.....	.....	7 02
Bathurst	Gloucester	660	15,361 94	85 86	.....	512 93	97 48	3,865 60	29 20	.....	695 12	41 70
Bathurst Village	do	243	5,633 20	29 34	.....	54 01	36 94	480 19	.....	.....	80 00	14 49
Blackville	Northumber'd	13	145 48	.....	.....	2 50	1 18	278 41	.....	.....	24 00	0 42
Bouctouche	Kent	143	5,031 25	4 89	.....	50 00	29 80	2,443 27	.....	.....	33 31	12 78
Butternut Ridge	Kings	201	4,296 28	10 63	.....	186 53	29 06	1,842 39	.....	.....	.....	11 23
Campbellton	Restigouche	1,588	48,048 83	178 91	4 00	718 47	298 11	6,576 37	9 74	.....	485 00	123 58
Campo Bello	Charlotte	144	5,563 05	35 70	.....	.....	32 17	198 34	.....	.....	9 00	14 01
Canterbury Station	York	493	14,642 86	36 51	.....	127 20	86 85	665 73	19 47	.....	68 74	37 23
Caraquette	Gloucester	189	3,563 82	24 45	.....	17 76	23 97	688 24	48 66	.....	25 00	9 19
Carleton	St-Jean	230	3,968 36	176 91	.....	935 04	40 61	3,307 90	103 66	.....	1,276 35	14 39
Centreville	Carleton	179	5,751 45	.....	.....	202 22	36 04	1,005 44	.....	.....	1,248 15	18 00
Chatham	Northumberl'd	1,682	19,5-2 12	7 8 34	14 67	2,045 66	172 82	12,390 55	174 54	81 10	3,638 76	65 85
Chipman	Queens	113	2,647 51	.....	.....	36 00	17 40	186 20	.....	.....	750 50	8 56
Clifton	Kings	13	263 64	.....	.....	13 45	2 18	167 72	.....	.....	108 00	0 96
Dalhousie	Restigouche	709	18,952 19	209 35	.....	740 35	125 86	5,688 44	286 87	.....	327 00	51 31
Dorchester	Westmoreland	959	18,995 35	323 23	.....	734 55	135 41	8,856 42	14 60	.....	431 06	51 23
Edmunson	Victoria	262	14,420 92	.....	.....	.....	76 87	865 95	.....	.....	25 00	36 11
Elgin	Albert	347	4,835 51	14 67	.....	344 64	35 17	1 733 82	14 60	.....	.....	13 01

Fairville	St-Jean	58	1,091 27	14 67		234 97	11 14	300 00	20 44		618 70	4 98
Florenceville	Carleton	177	5,582 84			354 75	35 89	1,758 16	34 07		1,087 00	17 63
Fredericton	York	1,614	28,882 03	1,063 90	20 00	3,989 36	283 09	42,661 02	534 19	103 92	2,858 15	80 11
Fredericton Junc'n	Sunbury	134	5,729 45			210 00	34 58	687 44	26 76		98 00	15 15
Gagetown	Queens	270	6,090 92		12 03	64 02	37 81	2,490 47	14 60	28 29	30 00	15 59
Grand Falls	Victoria	312	10,692 74			191 66	64 32	1,621 59			54 40	27 33
Grand Manan	Charlotte	11	291 5			74 68	3 00	150 60	121 65	40 55	55 00	1 47
Hampton	Kings	111	1,250 09	37 26		103 50	12 65	1,953 58	2 44	24 33	157 00	3 95
Hartland	Carleton	166	4,813 70			81 43	29 78	986 08	11 80		937 00	14 60
Harvey	Albert	325	11,038 91			1,118 40	75 71	1,957 43	97 32		585 65	32 13
Harvey Station	York	194	2,252 15	39 12		56 81	17 15	1,535 03	169 08		56 00	6 42
Hillsborough	Albert	589	19,645 17	39 15	45 05	734 58	124 66	3,310 61	63 26		626 60	52 88
Hopewell Cape	do	171	4,070 92	5 83		59 00	26 26	3,367 99	92 46		295 00	11 30
Hopewell Corner	do	680	19,247 16	49 49		895 96	119 96	3,085 90	82 73		474 55	51 87
Indian Town	Saint-Jean	234	6,078 99	43 68		721 43	47 55	2,599 75	97 32		657 60	18 99
Jacksonville	Carleton	115	2,251 56			23 00	13 8	174 80			73 75	5 86
Kingsclear	York	57	860 32	12 69		6 11	6 07	391 15	19 47		40 00	2 35
Kingston	Kent	719	21,110 32	97 80		313 57	128 84	3,050 80	114 35		190 89	54 57
Kingston	Kings	25	476 38			9 30	3 37	544 48			30 00	1 28
Kouchibouguac	Kent	47	388 63			13 70	3 54	102 00			82 00	1 19
Lepreaux	Charlotte	4	36 64			60 00	95	14 00			20 00	29
Markhamville	Kings	10	199 56	29 34			1 92	2 22				57
Memramcook	Westmoreland	193	4,442 03			343 40	30 94	3,092 39	9 74		485 00	13 19
Moncton	do	2,941	59,118 81	573 28	96 71	5,724 17	436 13	27,117 15	85 15	5 28	1,627 00	163 08
Narrows	Queens	48	800 14		70 37	145 00	8 32	815 86			155 25	2 93
Newcastle	Northumberl'd	667	14,417 03	170 28		534 23	104 77	7,277 16	137 95	11 68	2,450 56	44 29
†Norton Station	Kings											
Oromocto	Sunbury	25	415 15		11 00	19 54	3 26	591 55	170 31		803 00	3 53
Ossekeag	Kings	275	5,663 71			567 51	44 83	735 35				15 58
Penobsquis	do	113	1,321 78	19 56		7 50	9 79	965 12			15 00	3 40
Petitcodiac	Westmoreland	986	23,478 27	44 61		338 67	148 55	4,073 27			146 80	60 00
Petit Rocher	Gloucester	200	3,720 08	29 34		14 78	23 83	832 36	27 25			9 48
Richibucto	Kent	583	15,807 19	484 11		241 86	106 38	4,151 10	169 16		160 00	42 14
Richmond Corner	Carleton	117	1,196 99	114 80		17 25	11 46	876 73			40 00	3 41
Rivière Charlo	Restigouche	117	2,226 47	79 20		25 00	14 82	438 66				5 83
Rivière Louison	do	82	1,547 31	48 90			10 36	241 12			125 00	4 29

† *Fermé durant l'année.*

ETAT No 6—Province du Nouveau-Brunswick, etc.—*Suite.*

Nom du bureau.	Comté.	Nombre de mandats émis.	Mandats émis—Payables: En Canada.	Mandats émis—Payables: Dans le Royaume-Uni.	Mandats émis—Payables: A Terre-neuve.	Mandats émis—Payables: Aux Etats-Unis.	Total des commissions reçues.	Mandats payés—Emis: En Canada.	Mandats payés—Emis: Dans le Royaume-Uni.	Mandats payés—Emis: A Terre-neuve.	Mandats payés—Emis: Aux Etats-Unis.	Commission allouée aux maîtres de poste.
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Rockland	Westmoreland	54	9[illegible]0 74	.....	.....	.....	5 56	448 40	24 33	.....	34 00	2 51
Rothesay	Kings	65	762 47	5 13	.....	94 07	6 67	45 70	53 53	.....	.....	2 35
St. Andrews	Charlotte	502	13,832 14	1,059 90	.....	1,297 00	116 71	5,711 31	229 44	20 28	1,156 34	43 97
St. George	do	368	7,754 19	22 78	.....	1,271 19	65 93	3,587 03	24 33	.....	656 26	24 32
St. John	St-Jean	4,529	92,681 54	*10,223 32	588 48	10,581 73	999 34	427,602 96	3,449 02	1,059 30	14,515 02	.....
St. Martin	do	107	2,3[illegible]9 12	26 28	.....	.....	15 04	915 33	.....	.....	297 00	6 65
St. Stephen	Charlotte	888	24,543 13	500 62	.....	159 25	159 53	14,849 04	19 46	.....	1,282 70	66 27
Sackville	Westmoreland	1,184	17,516 34	96 95	28 36	1,682 86	141 53	19,746 21	126 52	121 27	1,093 15	51 64
Salisbury	do	439	6,362 52	14 67	.....	148 27	44 08	2,792 90	.....	.....	172 60	16 74
Shediac	do	756	22,966 04	90 97	.....	475 97	147 87	16,125 72	118 82	.....	502 63	60 26
Sheffield	Sunbury	80	2,611 83	.....	.....	61 45	16 82	1,405 91	.....	.....	112 36	6 97
Shipegan	Gloucester	23	583 67	14 67	.....	35 00	4 49	65 32	53 53	.....	.....	1 72
Springfield	Kings	65	1,448 78	.....	.....	45 87	10 07	278 72	.....	.....	140 00	4 07
Sussex Vale	do	974	18,499 43	264 00	24 67	1,147 01	141 66	14,435 26	102 19	10 50	425 61	51 18
Tracadie	Gloucester	93	2,762 29	.....	.....	7 00	16 33	471 73	.....	.....	.....	6 93
Upham	Kings	39	460 65	.....	.....	.....	3 02	206 87	.....	.....	85 00	1 36
Welsford	Queens	41	628 18	46 95	.....	61 00	5 86	245 35	21 88	.....	244 00	2 48
Westmoreland P't.	Westmoreland	111	2,979 04	.....	.....	27 50	18 44	560 45	.....	.....	35 00	7 59
Woodstock	Carleton	1,791	72 473 13	1,344 01	.....	5,980 24	513 18	15,167 62	456 95	12 16	2,499 57	206 97
Total	.....	33,627	804,675 20	18,690 05	715 34	46,542 98	5,984 22	713,346 22	8,182 59	1,638 39	48,651 80	1,976 62

* *Y compris 73 cts. mandat sur l'Inde anglaise.*

W. F. FORSYTH,
Surintendant, division des mandats d'argent.

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

PROVINCE DU MANITOBA.

ETAT No 6.—Indiquant les bureaux de mandats d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

Nom du bureau.	Comté.	Nombre de mandats émis.	Mandats émis—Payables.				Total des commissions reçues.	Mandats payés—Emis				Commission allouée aux maîtres de poste.
			En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.		En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.	
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
*Emerson	Provencher	536	24,194 07	792 11	.....	1,991 29	173 39	30,011 51	48 66	.....	473 20	68 73
*Gladstone	Marquette	170	7,486 19	21 68	.....	247 93	45 64	3,574 48	77 86	.....	15 00	19 63
Portage La Prairie	do	428	20,741 16	225 85	.....	343 70	127 82	34,548 10	1,124 96	.....	820 00	50 13
*Selkirk	Lisgar	172	5,269 50	119 97	.....	296 30	33 10	664 10	38 93	.....	1 75	14 30
Winnipeg	Selkirk	3450	94,656 61	6,921 66	.....	9,088 95	843 23	72,508 50	4,744 12	.....	1,453 08	292 38
Total		4756	152,347 53	8,081 27	.....	11,968 17	1,228 18	150,114 35	6,034 53	.....	2,773 13	445 17

PROVINCE DE L'ILE DU PRINCE-EDOUARD.

Alberton	Prince	420	11,797 50	133 38	.....	1,028 23	87 28	1,058 91	17 02	10 13	233 05	33 05
Charlottetown	Queens	2445	33,565 22	3,995 84	198 60	7,000 03	450 84	19,566 20	1,019 87	1,083 56	6,372 52	..
Crapaud	do	93	3,970 87	.....	.....	232 25	24 61	350 71	63 26	.....	80 00	10 86
Georgetown	Kings	223	5,794 78	98 77	.....	323 78	43 14	1,644 24	198 78	79 09	1,944 95	18 84
Souris-Est	do	231	4,808 38	151 26	.....	375 90	38 37	681 11	29 20	.....	920 85	15 79
Summerside	Prince	926	16,232 31	289 32	.....	1,758 34	142 68	7,829 58	151 82	.....	2,448 39	52 27
Total		4338	76,169 06	4,668 57	198 60	10,718 53	786 92	31,130 75	1,479 95	1,172 78	11,099 76	130 72

* *Ouvert pendant l'année.*

W. F. FORSYTH,
Surintendant, division des mandats d'argent.

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

PROVINCE DE LA COLOMBIE-BRITANNIQUE.

ÉTAT No 6.—Indiquant les bureaux de mandats d'argent en opération pendant l'année expirée le 30 juin 1880, etc.

Nom du bureau.	Comté.	Nombre de mandats émis.	Mandats émis—Payables				Total des commissions reçues.	Mandats payés—Emis				Commission allouée aux maîtres de poste.
			En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.		En Canada.	Dans le Royaume-Uni.	A Terre-neuve.	Aux Etats-Unis.	
			$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Barkerville	Caribou	579	23,655 78	1,060 56	.....	1,107 45	169 54	2,544 28	.....	.....	.....	64 52
Clinton	do	305	5,677 13	829 09	.....	2,007 09	82 32	6,951 28	150 85	.....	136 00	21 97
Granville	N. Westminst'r	219	3,447 10	312 22	.....	421 81	38 14	364 25	26 76	.....	243 25	11 10
Nanaïmo	Vancouver	862	9,325 72	5,576 50	.....	5,638 38	270 96	1,160 77	115 93	.....	907 70	54 21
New Westminster	N Westminst'r	876	14,444 68	2,220 22	.....	3,536 20	211 32	12,291 53	566 53	.....	1,006 42	.....
Quesnelle	Caribou	334	8,713 40	175 29	.....	1,911 08	78 24	991 02	172 75	.....	.....	27 41
Soda Creek	do	280	12,952 73	194 36	.....	1,394 58	90 93	1,137 87	.....	.....	.....	36 31
Spence's Bridge	Yale	245	6,280 62	144 62	.....	164 95	49 03	932 63	.....	.....	.....	16 44
Sumas	N. Westminst'r	59	1,012 48	48 90	.....	405 13	13 22	1,190 76	.....	.....	.....	3 65
Victoria	Victoria	2041	25,523 02	13,670 49	.....	8,215 88	642 18	55,961 52	3,082 86	.....	1,750 60	.....
Yale	Yale	342	9,018 82	293 25	.....	1,757 93	82 33	8,298 55	48 66	.....	.....	27 77
Total	.....	6142	120,051 48	24,525 50	.....	26,560 53	1,728 21	91,824 46	4,164 34	.....	4,043 97	263 38

W. F. FORSYTH,
Surintendant, division des mandats d'argent.

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

ETAT No 7.

INDIQUANT les frais annuels du système de mandats d'argent en Canada, et spécifiant en détail les déboursés pour appointements, etc., pendant l'année expirée le 30 juin 1880.

		$	cts.
W. F. Forsyth	Une année d'appointements comme 1er commis et surintendant, jusqu'au 30 juin 1880	2,087	50
C. W. Jenkins	Une année d'appointements comme commis, jusq. 30 juin 1880.	1,750	00
J. Brophy	do do do	1,400	00
F. W. Creighton	do do do	1,175	00
T. B. Smith	do do do	1,137	50
R. J. Shaw	do do do	1,125	00
C. J. Higgins	do do do	1,000	00
M. K. Dunlevie	do do do	900	00
J. F. Wall	do do do	900	00
W. J. Barrett	do do do	900	00
S. S. Thorne	do do do	900	00
J. C. Bonner	do do do	700	00
A. W Wall	do do do	675	00
J. H. Spencer	do do do	675	00
W. J. Johnston	do do do	650	00
D. D. McPherson	do do do	600	00
L. C. A. Casgrain	do do do	600	00
A. Fraser	do do do	537	00
J. S. Hale	do do do	600	00
E. Brooks	Appointements comme commis, du 15 janvier au 30 juin 1880	183	33
J. H. Thorne	Appointements du 1er juillet au 30 septembre 1879	450	00
Impress. et papeterie		7,703	95
	Total	26,649	28
	Frais du système de mandats d'argent pour l'année expirée le 1879	29,595	61
	do do do do 1878	30,562	23
	do do do do 1877	34,028	52
	do do do do 1876	37,760	56

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

W. F. FORSYTH,
Surintendant, division des mandats d'argent.

ETAT No 8.

Indiquant les pertes encourues par la division des expéditions d'argent, système postal du Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

	$ cts.
Argent dérobé au bureau de poste à l'île Christmas, N.-E.	18 00
Mandat fédéral No. 1217 émis à Ottawa, payé par le maître de poste de la Baie du Tonnerre à une personne qui se représenta frauduleusement comme étant le destinataire.	20 00
Argent dérobé durant l'incendie du bureau de poste au Grand Manan, N.B.	50 00
Faux billet de banque reçu par le maître de poste à Dundalk Station à compte de mandat sur la poste	5 00
Faux billet de banque reçu par le maître de poste de Port Burwell à compte de mandat sur la poste	10 00
Faux billet de banque reçu par le maître de poste de Bayfield à compte de mandat sur la poste	10 00
Argent dérobé du coffre de sûreté du bureau de poste à Thamesford	13 20
Balance due par Mr. Weldon, ci-devant maître de poste à Shédiac, N.B., 22 octobre 1876, non recouvrable des cautions	94 00
Perte sur un billet de la Banque des Artisans reçu par le maître de poste à Winnipeg à compte de mandat sur la poste	3 00
Argent perdu durant transmission, du maître de poste à Sheet Harbour, N.-E., à la Banque de la Nouvelle-Ecosse, Halifax, 8 décembre 1876	73 00
	296 20
Montant recouvré du destinataire du mandat No. 9418, de Stratford-on-Avon, surpayé £5 à Toronto, 8 décembre 1876	10 00
Total	286 20

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

W. F. FORSYTH,
Surintendant, division des mandats d'argent.

RÉSUMÉ des opérations relatives aux mandats d'argent en Canada, pour l'année expirée le 30 juin 1880.

	No de mandats.	$	cts.	$	cts.
Montant total des mandats émis en Ontario	176,457			3,939,501	20
do do Québec	28,246			676,828	69
do do Nouvelle-Ecosse	52,522			1,285,200	09
do do Nouv.-Brunswick	33,627			870,623	57
do do Manitoba	4,756			172,396	97
do do Ile du P.-Edouard	4,338			91,754	76
do do Colombie-Britann.	6,142			171,137	51
Total des mandats émis	306,088			7,207,442	79
Montant total des mandats payés en Ontario		3,708,150	92		
do do Québec		1,159,178	05		
do do Nouvelle-Ecosse		1,135,536	22		
do do Nouveau-Brunswick		771,819	00		
do do Manitoba		150,114	35		
do do Ile du Prince-Edouard		44,883	24		
do do Colombie-Britannique		100,032	77	7,069,714	55
Total des émissions et paiements				14,277,157	34
Dépôts aux caisses d'éparg. reçus par l'interm. des bur. d'expédition				2,720,216	00
Remboursements payés do do				1,820,213	16
Montant total des opérations				18,817,586	50
Commiss. reçues par les maîtres de poste en Ontario				30,843	51
do do Québec				6,134	91
do do Nouvelle-Ecosse				9,053	07
do do Nouveau-Brunswick				5,984	22
do do Manitoba				1,228	18
do do Ile du Prince-Edouard				786	92
do do Colombie-Britannique				1,728	21
Profit sur le change dans les opérations des mandats d'argent avec le Royaume-Uni et Terreneuve				1,818	55
Proportion des commissions payées par les Etats-Unis en sus de celles provenant de mandats émis en Canada, reçues aux Etats-Unis sur mandats payables au Canada				391	30
Proportion des commissions payées par Terreneuve en sus de celles provenant de mandats émis en Canada, reçues à Terreneuve sur mandats payables en Canada				213	86
				58,182	73
Commiss. payées aux maîtres de poste en Ontario		9,554	37		
do do Québec		1,301	17		
do do Nouvelle-Ecosse		3,145	74		
do do Nouveau-Brunswick		1,976	62		
do do Manitoba		445	17		
do do Ile du Prince-Edouard		130	72		
do do Colombie-Britannique		263	38		
Proportion des commissions payées au Royaume-Uni en sus de celles provenant de mandats émis au Royaume-Uni, reçues en Canada sur mandats payables au Royaume-Uni		2,013	43		
Montant payé aux banques pour frais de port		215	52		
Frais des remises d'argent		498	47	19,544	59
Montant payé au crédit du receveur général				38,638	14

JOHN O'CONNOR,

Directeur général des postes.

W. F. FORSYTH,

Surintendant de la division des mandats d'argent.

RÉCAPITULATION des opérations des bureaux de mandats d'argent dans les diverses es du Canada, pendant les l'années 1876, 1877, 1878, 1879 et 1880.

—	1876.	1877.	1878.	1879.	1880.
	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.	$ cts.
Montant brut des émissions et des paiements de mandats en Ontario.....	....	6,988,920 05	7,392,459 63	6,979,783 12	7,647,652 12
do do do Québec.....	....	1,849,771 22	1,761,889 52	1,729,597 05	1,836,006 74
do do do Ontario et Québec...	8,794,367 66	8,838,691 27	9,154,349 15	8,709,380 17	9,483,658 86
do do do Nouvelle-Ecosse.....	2,509,887 61	2,555,343 92	2,699,889 50	2,530,513 44	2,420,736 31
do do do Nouveau-Brunswick.	1,614,993 40	1,667,726 41	1,709,696 50	1,601,735 46	1,642,442 57
do do do Manitoba.....	52,684 41	55,779 80	89,690 23	149,062 14	322,511 32
do do do Ile du P.-Edouard...	256,221 44	234,778 39	133,054 27	141,843 48	136,638 00
do do do Colombie-Britanniq.	146,766 62	173,766 96	202,492 44	251,216 70	271,170 28
Montant total des opérations relatives aux mandats d'argent	13,374,921 14	13,526,086 75	13,989,172 09	13,383,751 39	14,277,157 34
Montant brut des dépôts et remboursements faits et payés dans la division des mandats d'argent	3,509,461 97	3,046,682 98	3,210,529 73	3,448,291 79	4,540,429 16
Montant total des opérations	16,884,383 11	16,572,769 73	17,199,701 82	16,832,043 18	18,817,586 50

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

W. F. FORSYTH,
Surintendant, division des mandats d'argent.

ETAT No. 5.

Etat de tous les cas, arrivés pendant l'année expirée le 30 juin 1880, de soustraction ou de perte de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Canada, donnant le détail de chaque cas, et exposant le résultat des mesures prises par le département.

I.

LETTRES CHARGÉES.

No.	Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	Adresse des lettres.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Résultat des mesures prises dans chaque cas par le département.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1879.	$ cts.					
1	Colonel Walker....	London, Ont.....	6 juillet ..	50 00	Peter Casey.....	Grande Rivière, Gaspé.	Le destinataire a déclaré n'avoir reçu que $45.	Enquête infructueuse.....	7
2	R. Smith.....	Tilbury, Est.....	6 do ...	4 60	Banq. de Montréal.	London, Ont....	On a déclaré n'avoir reçu que 60 cents.	do	7
3	J. J. Hind.....	Orillia.....	14 do ...	71 25	Patton et Cie.....	Toronto.....	On a déclaré n'avoir reçu que $61.25.	do	7
4	Henry McCann	Dashwood.....	2 do	20 00	Dundas et Bew.....	London, Ont.....	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	do	7
5	Mme A. B. Campbell	Cobourg.....	4 do ...	10 00	Mme John Holman	Picton.....	On a déclaré n'avoir reçu que $5.	do	7
6	J. G. Soldan.....	Dashwood.....	7 do	22 00	R. M. Wanzer et Cie	Hamilton.....	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	do	7
7	Mme Patterson.....	Owen Sound.....	12 do	10 00	Mme Pollard.....	Toronto.....	do ...	do	7

ETAT No. 5.—I. Lettres chargées.—Etat de tous les cas, arrivés pendant l'année expirée le 30 juin 1880, de soustraction ou de perte de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Canada.

No.	Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	Adresses des lettres.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Résultat des mesures prises dans chaque cas par le département.	Cause dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1879.	$ cts.					
8	J. F. Hunter.....	Morewood	Aug. 14	20 00	David Nado.....	Laketon, Mich...	$10 seulement ont été reçues.	Comme on avait de fortes raisons de croire que ces soustractions avaient été faites par un commis du bureau de poste de Morrisburg, le directeur de la poste de Morrisburg a remboursé le contenu de ces lettres. Voir les cas nos 20 et 21, classe II, et no 19, classe I.	5
	.....	Toronto.....	do 19	10 00	Hattie Goodfellow	Morrisburg	$5 seulement ont été reçues.	do do ...	5
10	Alfred Dashnaw...	St. Louis, Mich..	do 28	20 00	Alfred Dashnaw, jr	Morewood.....	$10 seulement ont été reçues.	do do ...	5
11	Newcastle Manufacturing Co.	Newcastle, Ont..	do 11	8 50	Kavanagh Frères..	Maidstone	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Le directeur de la poste de Maidston n'ayant pu établir par son registre que la lettre avait été livrée, en a remboursé le contenu.	3
12	Marie Regnier	Manchester, N.H	do 30	2 00	Marie Régnier.....	Saint-Elie	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Cette lettre paraît avoir été renfermée dans un paquet fait à Montréal le 1er septembre 1879, pour la Rivière-du-Loup, en haut, mais le directeur de la poste de la Rivière-du-Loup dit qu'elle n'était pas dans la malle lorsqu'il l'a ouverte. On n'a pu expliquer cette perte d'une manière satisfaisante.	2

13	A. H. Scontin.....	Halls Ford.....	31	do	20 00	Jno. McKellar.....	Portage La Prairie.	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire	Enquête infructueuse.....	7
14	James Anderson...	Guelph.	8	sept.	3 00	Mme. F. Moore	Hespeler...	$1 seulement a été reçue.	do	7
15	W. J. Marshall.....	Sainte-Agathe...	17	do	70 00	James Donahue.....	Winnipeg.....	$60 seulement ont été reçues.	On suppose que cette lettre a été soustraite par un courrier sur la route entre Sainte-Agathe et Otterbourne. L'expéditeur de la lettre, qui est en même temps entrepreneur pour le transport des malles sur la route où le vol a été commis, a subi cette perte.	5
16	A. M. Ruiker..	Abercorn	13	do	50 00	O. Katham..	Sweetsburg.	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Cette lettre paraît avoir été volée par un commis de bureau de poste de Sweetsburg Preuve insuffisante pour l'institution de procédures criminelles. Le directeur de la poste de Sweetsburg en a remboursé le coutenu.	3
17	Mme Peter Brass...	Hamilton.....	19	do	1 00	Mme A. Wrigh.....	Toronto...	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Enquête infructueuse.....	7
18	.....	Simcoe.	27	do	5 00	Mme Annie Boyd...	do	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Cette lettre a été délivrée au bureau de poste de Toronto à une personne prétendant être mademoiselle Annie Boyd, mais on a découvert subséquemment qu'elle n'était pas l'Annie Boyd à qui la lettre était destinée. On a essayé, mais sans succès, à retrouver la personne qui avait ainsi obtenu la lettre par erreur.	4
19	D. F. Hayes.....	Brockville.		do	25 00	Wm. Gibson et Cie	Morrisburg..	$20 seulement ont été reçues.	Cette soustraction est supposée avoir été faite par un commis du bureau de poste de Morrisburg. Le directeur de la p. de Morrisburg a remb le cont. Voir les cas 8, 9 et 10, classe I, et les cas 20 et 21, classe II.	5

ETAT No 5 —I. Lettres chargées.—Etat de tous les cas, arrivés pendant l'année expirée le 30 juin 1880, de soustraction ou de perte de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Canada.

No.	Nom de l'envoyeur	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	Adresses des lettres. Nom.	Adresses des lettres. Lieu.	Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Résultat des mesures prises par le département dans chaque cas.	Classe dans la récapitulation.
			1879.	$ cts.					
20	D. Nichols	Station de Longwood.	20 sept.	75 00	T. G. Blain	Galt	$65 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse.	7
21	Jean Fortin	Saint-Ephrem-de-Tring.	2 oct.	12 00	Damace Hebert	St. G'rge, Beauce	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Cette lettre est disparue au bur. deposte de St-George, Beauce, et le directeur de la poste en a remboursé le contenu.	3
22	B. des Marchands	Winnipeg	10 do	250 00	John Wardrop	Emerson	do	Supposées avoir été volées par un commis dans le bureau de poste de Winnipeg. Preuve insuffisante pour l'institution de procédures criminelles. Ses amis ont remboursé le contenu de ces lettres.	3
23	And. McLaughlin	do	10 do	9 00	Mme McLaughlin	Nelsonville			
24	J. A. Miller	Sombra	11 do	4 00	Mme J. A. Miller	Chatham	do	Des voleurs se sont introduits dans le bureau de poste de Sombra, dans la nuit du 12 octobre 1879, et cette lettre a été volée. Le contenu en a été remboursé par le directeur de la poste de Sombra.	3
25	H. N. Shipley	Chatham	18 do	10 00	B. Blackman	Wilkesport	On a déclaré qu'à sa réception, elle ne contenait rien.	Inquête infructueuse	7
26	Joseph Corriveau	Wickham Ouest	19 do	3 00	J. B. Melançon	St-Guillaume.	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Ces lettres ont été régulièrement inscrites comme chargées, dans les livres du bureau de poste de Wickham ouest, mais elles n'ont pas été inscrites sur les lettres d'avis des malles avec lesquelles le directeur de la poste prétend les avoir envoyées. Voir les cas 39 et 4, classe I.	3
27	J. L. Boisvert	do	24 do	22 00	J. J. Webster	Magog			

28	Daniel Nichols.....	Station de Longwood.....	20	do	75 00	Thomas G. Blain...	Galt	$16 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse. L'enveloppe n'a pas été conservée.	7
29	Wm. Logan.	Albion.....	22	do	140 00	Mme M. J. Watson.	Weston.	$130 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse.	7
30	W. J. Tucker.....	Manitowaning....	24	do	40 00	Parker et Cie.....	Owen-Sound	$15 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse L'enveloppe n'a pas été conservée.	7
31	L. E. Dionne.....	L'Avenir.....	27	do	35 00	J. J. Webster	Magog	$30 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse.	7
32	E. Dudgens.....	Owen-Sound.....	28	do	10 00	J. Cleghorn et fils..	Toronto...	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	do	7
33	Wm. McNutt	New-Annan.....	21	do	30 00	Mme Henderson....	Spring-Hill	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Cette lettre est disparue au bur. de poste des mines de Spring-Hill, et le directeur de ce bureau de poste en a remboursé le contenu.	3
34	James Hogan.....	Lakefield.....	1er	nov.	4 00	C. W. Sawers.....	Peterboro'.....	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Enquête infructueuse.	7
35	A. Niven	Halibur'on..	4	do	3 45	John Creighton.....	Kennaway.. ...	....	Des voleurs se sont introduits dans le bureau de poste de Maynooth, dans la nuit du 12 nov. 1879, et le contenu de ces lettres a été volé. Le directeur de la p. de Maynooth n'ayant pas pris des mesures convenables pour garder en sûreté les lettres qui passent par son bureau, a été tenu responsable et en a remboursé le contenu.	3
36	P. J. Green.....	Maynooth.....	11	do	2 00	Cie de publication et d'imp. de l'"Intelligencer"	Belleville.....			
37	H. Laudon	Waltham, Q	5	do	19 00	Russell, Forbes et Cie.	Ottawa	....	Le bureau de poste de l'Ile aux Allumettes a été détruit par un incendie le 5 nov. 1879, et ces lettres ont été brûlées dans cette occasion.	9
38	do	do	5	do	0 31	Cie du télégraphe de Montréal	Montréal..			
39	Jean Frenette.....	Wickham, Ouest	5	do	4 00	A. Bienvenu.....	Saint-Jean, Q.	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Comme il ne paraît pas que ces lettres soient parties du bur. de poste de Wickham-ouest, le directeur de ce bureau de poste a en conséquence remboursé leur contenu. Voir les cas nos 6 et 27, classe I.	3
40	Louis Boisvert.....	do ...	15	do	3 00	E. Dionne.....	L'Avenir.....			

ETAT No. 5.—I. Lettres chargées.—Etat de tous les cas, arrivés pendant l'année expirée le 30 juin 1880, de soustraction ou de perte de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Canada.

No.	Nom de l'envoyeur	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	Adresses des lettres.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Résultat des mesures prises par le département dans chaque cas.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1879.	$ cts.					
41	S. Greenshields, fils et Cie.	Montréal..	17 nov....	20 00	D. D. Black..	Waterville	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Cette lettre a été frauduleusement retirée du bureau de poste de Waterville, par un homme du nom de F. H. White, qui fut arrêté, subit son procès et fut condamné à 5 ans de détention dans le pénitencier.	4
42	Thomas Chinn	Brougham	17 do	44 00	John Ferguson.....	Whitby	$34 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse.	7
43	Joseph E. Storr.....	Ottawa	8 do	4 00	Rév. John Carroll.	Don Mount.....	On a déclaré qu'elle ne contenait rien à sa réception.	do	7
44	Wm. Halle..	Hamilton..	17 do	18 32	Mason et Risch.....	Toronto...	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	On dit que ces lettres ont été renfermées dans un paquet de lettres fait à Hamilton pour Toronto, le soir du 17 nov. 1879, mais il paraît que le paquet n'était pas dans la malle lorsqu'elle a été ouverte au bureau de poste de Toronto le même soir. On n'a pu découvrir par l'enquête comment ce paquet s'était perdu.	2
45	H. Sutherland.....	do	17 do	10 00	J. O. Wood..	do			
46	W. Hallworts.....	do	17 do	110 00	S. A. Oliver	do			
47	McIlwraith et McMasters..., ...	do	17 do	15 25	Alexander et Reid.	do			
48	John Kirkpatrick..	Etablissement Patterson.....	19 do	6 25	S. H. Eastbrooks..	Crique du Cygne	do	Cette lettre paraît avoir été perdue dans le bur. de poste de la station Hoyt, et les cautions du directeur de la poste en remboursèrent le contenu, ce dernier ayant donné sa démission.	3

49	Le maître de poste	Garafraxa	21	do	25 00	Banque des Marchands.	Elora	$23 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse	7
50	John Chellew	Jonction Scarboro'	21	do	4 00	Mme Bartley	Brougham	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reç. par le destinataire.	Cette lettre a été régulièrement reçue au bureau de poste de Brougham, mais disparût subséquemment. Le directeur de la poste n'ayant pu rendre compte de sa disparit., en a remboursé le contenu.	3
51	Susan Gaughan	Toronto	24	do	4 00	Mme P. Gaughan	Brechin	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Enquête infructueuse	7
52	Lucretia Jamieson	Hartford	17	do	3 14	A. White	Orwell	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reç. par le destinataire.	Volées dans le bureau d'Orwell, dans la nuit du 29 novembre 1879. Le directeur de la poste d'Orwell en a remboursé le contenu.	3
53	Guelph Carriage Goods Co.	Guelph	28	do	4 90	Walter Doolittle	do			
54	John McRae	Bruce Mines	27	do	104 00	M. Neelands	Wingham	$64 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse	7
55	J. G. McKeen	Port-Hastings	8	do	16 00	W. P. King	Antigonish	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	La preuve a fortement démontré que cette soustraction avait été commise par un homme employé par l'entrepreneur du transport des malles de New-Glasgow à Sydney à travers le détroit de Canso; cet homme fut subséquemment condamné au pénitencier pour vol de cheval. Le contenu a été remboursé par l'entrepreneur.	5
56	Antoine Lavoie	Rivière La Madeleine	20	do	73 00	Nap. Desjardins	Sainte-Félicité	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reç. par le destinataire.	La preuve dans ces deux cas a démontré que ces lettres ont été soustraites de la malle, sur la route entre Sainte-Anne-des-Monts et Sainte-Félicité. Les circonstances n'étaient pas suffisantes pour permettre au ministère de fixer la responsabilité.	4
57	Joseph Lemieux	Mont Louis	21	do	5 00	Wm. Bergeron	do			

ETAT No 5.—I. Lettres chargées.—Etat de tous les cas, arrivés pendant l'année expirée le 30 juin 1880, de soustraction ou de perte de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Canada.

iii

No.	Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	Adresses des lettres.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Résultat des mesures prises dans chaque cas par le département.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1879.	$ cts.					
58	William Christie...	Collingwood.....	5 déc...	108 00	Robert Amour.....	Singhampton....	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reç. par le destinataire.	Cette lettre était renfermée dans une malle faite à Collingwood, le 6 décembre 1879, pour Singhampton, mais elle n'est pas arrivée à destination. Il a été impossible d'en découvrir la cause.	2
59	Joseph Baril.....	Hermansville, Mich.	8 do ...	50 00	Charles Baril, père	Saint-Damien-de Brandon.	do	Ces lettres ont été volées dans les malles sur la route, par l'entrepreneur du service entre Berthier et Saint-Norbert; ce courrier fut arrêté, subit son procès, et fut condamné à 5 ans de détention dans le pénitencier. Un billet de $50 contenu dans une lettre adressée à Charles Baril, père, fut trouvé sur le prisonnier lorsqu'il a été arrêté, et subséquemment rendu à M. Baril.	8, 9
60	Clément Baril	do ...	8 do ...	40 00	Charles Baril, fils..	do ...			
61	Octave Mondor.....	do ...	8 do ...	20 00	F. X. Robert.....	do ...			
62	Dr. Laurendeau.....	Saint-Gabriel-de Brandon.	17 do ...	6 00	Dansereau et Cie..	Montréal			
63	M. Granger.....	do ...	18 do ...	5 00	Hodgson, Murphy et Sumner.	do			
64	....	Montréal.....	31 do ...	3 00	Veuve F. Beliveau	Saint-Gabriel-de Brandon.			
65	H. T. Machin.....	Québec.	31 do ...	law stps 2 00	P. C. Piché.	Montréal			
66	— Murray	Saint-Jean, N.B.	19 do ...	25 00	A. L. Matthews. ...	Blissville.....	do ...	Supposée volée au bureau de poste de la Station Hoyt. Le contenu a été remboursé par le directeur de la poste.	3
67	John Watt...	Farnham-Centre	31 do ...	20 00	Rév. D. W. Russell	Montréal	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Enquête infructueuse....	7

68	L'hon. R. P. Grant	Pictou, N.-E	2 do ...	5 00	Black Frères et Cie	Halifax.....	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue p. le destinat.	Ces lettres ont été frauduleusement obtenues du bureau de poste d'Halifax, par un nommé W. H. Eagan, qui s'en appropria l'argent et se fit payer tous les chèques qu'elles contenaient. Les sommes ainsi détournées ont été autant que possib. remboursées avec l'argent trouvé sur Eagan. Il subit son procès et fut condamné à 2 ans de détention dans le pénitencier. Voir le cas 82, classe II.	3
69	Rév. G. Patterson.	New-Glasgow....	5 do ...	Chèque $59 et argent $1.48.	F. H. Oxley.....	do			
70	Mary Chisholm.....	Heatherton.....	10 do ...	Chèque $4.79 et argent $195.21	Bauld, Gibson et Cie	do			
71	Charles McKenzie.	Etablissement Patterson.	29 do ...	0 68	R. T. Babbitt.....	Gagetown.....	do ...	La preuve démontra que cette lettre disparut au bureau de poste de la stat. Hoyt, et les cautions de l'ex-directeur du bureau de poste furent tenues responsables et en remboursèrent le contenu.	3
72	J. B. Robinson.....	Belleville.....	30 do ...	8 00	Rév. W. Bass.	Beachburg.....	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Enquête infructueuse. Le directeur de la poste de Beachburg en remboursa cependant volontairement le contenu.	5
			1880.						
73	C. N. Paquin	Saint-Cuthbert ..	6 janv. ..	1 90	Charles Bourne. ...	Montréal	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Volée par le courrier sur la route entre Berthier et Saint Norbert Voir les cas de 59 59 à 65.	9
74	R. Rrown.....	Credition.....	8 do ..	50 60	Alex'r Johnson.....	London.....	$46 60 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse.	7
75	Banq. de Montréal	London, Ont.....	14 do ..	91 00	Banq. de Montréal.	Montréal	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Enquête infructueuse. On n'a pas prouvé d'une manière satisfaisante que ce paquet de lettres soit arrivé au bureau de poste de Montréal.	2
76	Elizabeth Small....	do	14 do .	2 00	Rév. Père Brown...	do			
77	W. Stewart.	Poland.	22 do ..	2 64	W. D. Booker	Hamilton.....	64 centins seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse.	7
78	Albro Scragham ...	Ameliasburg.....	31 do ..	2 00	Peter Frederick ...	Ross More	....	Des voleurs s'introduisirent dans le bureau de poste d'Ameliasburg, dans la nuit du 31 janvier 1880, et volèrent ces lettres. Le directeur de la poste ayant négligé de garder ces lettres en sûreté, en remboursa le contenu	3
79	Darius Mians.	do	31 do ..	1 00	"The Mail"	Toronto			

ETAT No. 5.—I. Lettres chargées.—Etat de tous les cas, arrivés pendant l'année expirée le 30 juin 1880, de soustraction ou de perte de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Canada

No.	Nom de l'envoyeur	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	Adresses des lettres.		Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Résultat des mesures prises par le département dans chaque cas.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1880.	$ cts.					
80	Robert Goodfellow	Bromley	10 janv.	25 00	M. Wm. Adams	Angus	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Remise à fausse adresse, à Angus, par le directeur de la poste, qui en a remboursé le contenu.	3
81	J. B. North	Hantsport, N.-E.	— fév.	28 00	John Neville	Hall's Harbor	do	Cette lettre a été volée dans le bureau de poste de Hall's Harbour, et le directeur de la poste fut tenu responsable de sa perte.	3
82	D. N. Keeler	Spencerville	6 do	66 15	Fenwick, Hendry et Cie.	Kingston	$56 15 seulement ont été reçus.	Enquête infructueuse. L'enveloppe n'a pas été conservée.	7
83	Ferguson, Bain et Gordon.	Toronto	6 do	2 07	Fraser, Richards et Reynolds.	Brockville	$1.07 seulement ont été reçus.	Enquête infructueuse.	7
84	Edward Fletcher	Rob Roy	14 do	12 00	"Globe" Office	Toronto	$10 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse. L'enveloppe n'a pas été conservée.	7
85	Robert Munday	Denfield	16 do	10 00	Thos. Stepenson	Ailsa Craig	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	On n'a pu se rendre compte de la disparition de cette lettre. Le contenu a été volontairement remboursé par parts égales, par les directeurs de la poste de Denfield, Falkirk et Ailsa Craig.	3
86	F. Portenais	Toronto	28 do	8 00	Mme Portenais	Montréal	do	Cette lettre a été régulièrement reçue au bureau de poste de Montréal, et elle a été perdue ou égarée dans ce bureau. Un commis du bureau de Montréal, dont la négligence causa la perte de cette lettre, en remboursa le contenu.	3

87	Marie Paquette...	Ottawa.....	8	mars	6 00	Anathalie Piché ...	Montréal	$5 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse.		
88	James Murphy.....	Maple Grove	18	do	1 00	*Family Herald et Weekly Star.*	do	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	do		
89	A. Clendinnin.....	McGregor	23	do	4 00	Sarah Clendinnin..	Dunnville	$3 seulement ont été reçues.	do		7
90	M. Chapman.....	St-George, Brant	19	do	6 00	David Ellis.....	Stanleydale, ...	Substitution d'un mauvais billet de $5 pour un bon billet de $5.	do		
91	Joseph Pothier....	Taftville, Conn..	9	do	23 00	J. M. Plamondon ..	St-Hyacinthe ...	.....	Ces lettres ont été volées dans la nuit du 29 mars 1880, par un commis du bureau de poste de Saint-Hyacinthe, qui prit la fuite avant d'être arrêté. Le directeur de la poste de Saint-Hyacinthe remboursa le contenu de ces lettres.		
92	M. L. Beauregard	Montréal	19	do	2 00	M. Beauregard.....	do ...				
93	J Hudon et Cie...	do	23	do	1 11	J. B. Chicoine.....	do ...				
94	E. Brault	Woonsockett, R I	23	do	5 00	A. Scott	do ...				
95	P. Gervais.	Pte. St-Charles..	26	do	2 00	T. Gavouette.....	do ...				3
96	A. L. Hill..	Sweetsburg.....	27	do	9 00	G. Guilbault	Saint-Marcel.				
97	Louis Giard	Saint-Damase.....	28	do	4 50	Joseph Gendron...	Saint-Jude.....				
98	A. Des Rivières...	do	29	do	9 00	Valérie Rochon.....	Saint-Simon				
99	George Hunt	Elmvale	29	do	104 00	Gooderham & Worts	Toronto	.....	Le sac dans lequel ces lettres étaient renfermées, a été perdu par un commis de la malle sur le chemin de fer Northern. Argent remboursé par le commis en faute, des services duquel on se dispensa.		
100	John Vollmer.....	do	29	do	6 51	J. A. Summers.....	do				
101	Oliver Smith	do	29	do	11 52	C. Boeckh et fils...	do				
102	Nelson McRae	Wyebridge	29	do	68 79	Telfer et frères.....	Collingwood.....				
103	Mme Latanville.	do	29	do	6 00	David Whiting.....	Orillia				
104	Thomas Wallace..	do	29	do	1 00	John Young	Toronto				3
105	Robert Brown.....	Waverley	29	do	5 00	James Edwards.....	Barrie				
106	Alex. Spears.....	Vigo	29	do	20 00	Thos. F. Tracey.....	Toronto				
107	John Tower	Apto	29	do	18 00	Geo. R. Melville ...	Nottawa.....				
108	Nelson McRae. ...	Wyebridge	29	do	47 59	Hodgson et Boyd	Toronto				
109	M M. McLaughlin	North Mountain.	30	do	6 00	A. F. Sutherland...	Winchester Springs.	$1 seulement a été reçue.	Enquête infructueuse.		7
110	Andrew Henry....	Bristol, N.B. ..	20	do	20 00	Humphrey Smith...	Foreston, N.B....	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Cette lettre disparut au bureau de poste de Foreston, et le directeur en remboursa en conséquence le contenu.		3
111	A. Ross	Station de Ste-Flavie.	1er	avril	69 00	Narcisse Rioux.. ...	Québec	$64 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse.		7

ETAT No. 5.– Lettres chargées.—Etat de tous les cas, arrivés pendant l'année expirée le 30 juin 1880, de soustraction ou de perte de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Canada.

No.	Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	Adresses des lettres.		Délaration relative à la perte ou soustraction.	Résultat des mesures prises par le département dans chaque cas.	Classe dans la récapitulation.
					Nom.	Lieu.			
			1880.	$ cts.					
112	Lazier et Dingwall	Hamilton.....	5 mai	4 05	Commis de la Cour de Division.	Smithville.....	5 centins seulement ont été reçus.	Enquête infructueuse. La preuve que l'argent a été mis dans la lettre, comme on le disait, n'a pas été très-satisfaisante.	7
113	Daniel Borden.....	Port Williams, N.E.	12 do	8 70	Stephen Belcher...	Upper Dyke Village.	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Cette lettre disparut au bureau de poste du village Upper Dyke, et le directeur en remboursa le contenu.	3
114	Ephraim Wiemer...	Ste-Catherine.....	14 do	14 00	Fisher et Flynn.....	Cobourg.....	$9 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse. La preuve que la lettre contenait de l'argent n'est pas satisfaisante.	7
115	W. J. Dodds.....	Caledon	31 do	14 00	Wm. Hewitt et Cie	Toronto.....	do ...	do do ...	7
116	W. L. McKenzie ...	Sarnia..	1er juin	19 00	George Paton.....	do	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	do do ...	7
117	Isidore Hamelin....	Saint-Janvier.....	19 do	10 00	Eugène Benoit.....	Montréal	$5 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse. La preuve qu'elle contenait plus de $5, est insuffisante.	7
118	Britton et Whiting.	Kingston.....	23 do	30 00	Stevenson et Cie.	do	$25 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse.	7

ETAT No. 5.

ETAT de tous les cas, arrivés pendant l'année expirée le 30 juin 1880, de soustraction ou de perte de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Canada, donnant le détail de chaque cas, et exposant le résultat des mesures prises par le département.

II.

LETTRES NON CHARGÉES.

No.	Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	Adresses des Lettres. Nom.	Adresses des Lettres. Lieu.	Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Résultat des mesures prises dans chaque cas par le département.	Classe dans la récapitulation.
			1879.	$ cts.					
1	C. Fournier	Cornwall	2 juillet	2 65	G. M. Kemp	Kingston	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinat.	Aucun indice, faute d'enregistrement	
2	N. Larue	Québec	4 do	1 00	Madame N. Larue	Montréal	do	do do ...	
3	Horace Pelletier	Saint-Alexandre	7 do	30 00	Renaud et Cie	Québec	do	do do ...	
4	Ellen Heatley	Québec	7 do	2 00	Mme John Smith	Saint-Lambert	do	do do ...	
5	R. W. Councer	Collingwood	13 do	2 50	H. A. Baxter	London	do	do do ...	
6	do	do	13 do	20 00	Robert Scott	Langton	do	do do ...	
7	P. Leblanc	St. de Ste-Flavie	14 do	0 50	Philias Leblanc	Fox Creek, N.B.	do	do do ...	
8	Mme L. Hebert	Québec	15 do	1 00	Charles Groleau	Deschambault	do	do do ...	
9	M. R. Berry	Toronto	17 do	5 00	Henry Morgan	Montréal	do	do do ...	
10	H. Patton	Montréal	18 do	5 00	Morris et Harris	Toronto	do	do do ...	
11	G. H. Bentley	Barret's Cross	21 do	21 00	F. T. Newbery et Cie	Charlottetown, I.P.E.	do	do do ...	1
12	Mme. J. Vallière	Stanfold	23 do	16 00	Mme Geo. Pelletier	Saint-Roch-de-Québec.	do	do do ..	
13	P. W. Campbell	Alliston	24 do	20 00	Wm. Gay	Elora	do	do do ..	
14	Rév. R. Harrison	Toronto	28 do	3 00	Mlle Harrison	Puslinch	do	do do ...	
15	Mme Judge Aylwin	Montréal	28 do	50 00	E. A. Panet	Bourg Louis	do	do do ...	
16	John Riddall	Toronto	31 do	1 00	John McDonagh	Thoroid	do	do do ...	
17	E. M. Longworth	Summerside, I.P.E.	4 août	1 00	Kate Longworth	Charlottetown, I.P.E.	do ...	do do ...	
18	James Lees	Hamilton	5 do	3 00	James Lees	Barrie	do ...	do do ...	
19	W. McD. Dawson	Ottawa	8 do	8 00	Mdlle A. Chatigny	Trois-Rivières	do ...	do do ...	

ETAT No 5.—II. Lettres non-chargées.—Etat de tous les cas, arrivés pendant l'année expirée le 30 juin 1880, de soustraction ou de perte de lettres contenant de l'argent transmises par la voie de la poste en Canada.

No.	Nom de l'envoyeur	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	Adresses des lettres. Nom.	Adresses des lettres. Lieu.	Déclaration relative à la perte ou souscription.	Résultat des mesures prises dans chaque cas par le département.	Classe dans la récapitulation.
			1879.	$ cts.					
20	Henry Dunham.....	Brockville.....	11 août...	7 00	Mme H. Dunham...	Winchester Springs.	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Supposée avoir été volée par un commis dans le bureau de poste de Morrisburg. Le directeur de ce bureau de poste en remboursa le contenu. Voir cas 8, 9 et 10, cl. I.	3
21	John Coyle.....	Grantley	— do ...	2 00	Michael Coyle	Grantley.....	On a déclaré qu'elle ne contenait rien à sa réception.	Soustraction supposée avoir été faite par un commis dans le bureau de poste de Morrisburg. Le directeur de ce bureau de poste en remboursa le contenu. Voir les cas nos 8, 9 et 10, classe I.	5
22	J. W. Stanley.....	Montréal.....	12 do ...	5 00	Mme. J.W. Stanley	Smithfield, Ont..	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinat.	Aucun indice, faute d'enregistrement.	
23	Mme Stevenson	do	13 do ...	2 00	Mlle Rimmer.....	Montréal	do ...	do do ...	
24	F. T. Newbery.....	Charlettetown, I.P.E.	18 do ...	18 25	A. P. Tippett et Cie	Saint-Jean, N.B..	do ...	do do ...	
25	R. Monet.....	Montréal.....	18 do ...	4 00	Dame Régis Monet	St. Janvier.	do ...	do do ...	
26	Nelson Fournier ...	Québec	10 do ...	3 00	Mme N. Fournier...	SaintEugène	do ...	do do ...	
27	Mme Paulus.....	St-Roch-de-Québec.	16 do ...	2 00	Mme Girard	Montréal	do ...	do do ...	
28	F. X. Paquet.	Cap Santé...	18 do ...	5 00	B. Houde.....	Faubourg Saint-Jean, Québec..	do ...	do do ...	1
29	Mme Boudreault....	Faubourg Saint-Jean, Québec..	18 do ...	1 00	Mlle J. Miliard ..	Montréal	do ...	do do ...	
30	John Dyer.....	Drumbo	19 do ...	4 00	Mme Dyer.....	Hamilton.	do ...	do do ...	
31	John O'Brien.....	St-Roch-de-Québec.	20 do ...	20 00	Mme W. Barry	Montréal	do ...	do do ...	
32	Mme Thos Renton..	Hamilton..	21 do ...	10 00	Thomas Renton.....	do	do ...	do do ...	
33	Mark Bice, M D. ...	Thedford	25 do ..	28 00	T. Bickle et fils	Hamilton	do ...	do do ...	
34	G. R. Willett	Montréal	30 do ..	1 00	J. R. Craig.	Toronto	do ...	do do ...	
35	James Anderson...	Guelph.....	— do ...	4 00	Mlle Anderson	Port Hope	do ...	do do ...	

36	Swanson et Swanson.	Rondeau	23	do	20 00	J. et J. Taylor	Toronto	do	do	do		
37	Charles Miller	Brockville	1er	sept.	5 00	J. W. Hughes	Montréal	do	do	do		
38	Charles Clift	Galt	1	do	5 00	Mme Clift	Don Mount	do	do	do		
39	Mme E. J. Richardson.	Toronto	3	do	2 00	Mme Lawder	Toronto	do	do	do		
40	G. Nadeau	Lachute	3	do	5 00	J. Nadeau	Hull	do	do	do	1	
41	Gravel Frères	Montràal	5	do	2 88	Madame T. Duffy	Sault au Recollet	do	do	do		
42	J. McMillan	do	5	do	5 00	Mme Alfred Coate	Saint-Jean	do	do	do		
43	A. O. Graydon	London	11	do	10 00	E. Baxter	Fort Erié	do	do	do		
44	F.-X. Major	Montréal	16	do	5 00	J. A. Fontaine	Fraserville St'n.	do	do	do		
45	Frank Holmstead	Seaforth	16	do	30 00	Mme C. J. Douglas	Deer Park	do	do	do		
46	J. M. Bayeur	Sainte-Pauline	—	do	7 00	L. A. McConville	Joliette	do	do	do		
47	Walter McClellan	Station du ch. de fer d'Alton	26	do	10 00	F. E. McClellan	Collingwood	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Enquête infructueuse			7
48	James Richmond	Toronto	1er	oct.	11 00	W. H. Weller	Cobourg	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue par le destinataire.	Aucun indice faute d'enregistrement.			
49	Thomas Frogley	Port-Colborne	—	do	5 00	J. W. Mayo	Yorkville	do	do	do		
50	Rév. W. Preston	Linwood	—	do	1 00	Mme Preston	Montréal	do	do	do		
51	C. Pinard	Ste-Barthelemi	2	do	25 60	C. H. Letourneau	do	do	do	do		
52	Dr A. Demers	Montréal	8	do	18 00	Mad. A. A. Lynch	Québec	do	do	do		
53	J. A. Ecrement	Saint-Damien-de-Brandon.	14	do	12 00	Eusèbe Mondor	Saint-Michel-des Saints.	do	do	do		
54	René Dupré	Montréal	14	do	18 00	Rév. Mère Prieure	Hochelaga	do	do	do	1	
55	May P. White	Port-Colborne	15	do	10 00	Mme E. White	Stouffville	do	do	do		
56	S. Sutherland	New-Glasgow	3	do	5 00	W. et A. Nauffts	Halifax	do	do	do		
57	Mme A. Holden	Montréal	17	do	3 00	Mme B. F. Davy	Belleville	do	do	do		
58	W. H. Hodgkinson	Kingston	21	do	3 00	Mme W. H. Hodgkinson.	Toronto	do	do	do		
59	Cameron et Applebee.	Toronto	21	do	12 00	M Nasmith	do	do	do	do		
60	J. E. Ecrement	Saint-Jacques	21	do	2 00	Rme Ecrement	L'Assomption	do	do	do		
61	Rév. W. Fox	Crysler	21	do	3 15	Fabre et Gravel	Montréal	do	do	do		
62	John B. Ferry	Buckingham	27	do	21 00	Thomas Parent	do	do	do	do		
63	W. L. Prince	Halifax	18	do	4 00	M. Toole	Moncton, N.-B.	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Enquête infructueuse.			7
64	James McDonald	New Glasgow, N.E.	31	do	16 00	John Dawson	Pictou	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue par le destinataire.	Aucun indice faute d'enregistrement.			
65	Rév. B. Demers	Saint-Elzéar	3	nov.	2 50	J. G. Bennett	Québec	do	do	do		
66	Mme Davidson	Acton	7	do	25 00	Dlle Alma	Montréal	do	do	do	1	
67	R. C. Skinner	Staint-Jean	10	do	5 00	G. F. Coy	Frédéricton	do	do	do		
68	Mme G. R. Robertson.	Stanstead	12	do	10 00	Mme W. H. Fleet	Côte St-Antoine	do	do	do		
69	Veuve D. Chevalier	Rivière-du-Loup en haut.	17	do	20 00	Mme. Pierre Houle	Saint-Maurice	do	do	do		

ETAT No. 5.—II. Lettres non-chargées.—Etat de tous les cas, arrivés pendant l'année expirée le 30 juin 1880, de soustraction ou de perte de lettres contenant de l'argent, transmises par la voie de la poste en Canada.

No.	Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	Adresses des lettres. Nom.	Adresses des lettres. Lieu.	Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Résultat des mesures prises dans chaque cas par le département.	Classe dans la récapitulation.
			1879.	$ cts.					
70	F. X. Delage	Laterrière	17 nov.	15 00	Rev. F. X. Belley	Chicoutimi	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue par le destinataire.	Aucun indice faute d'enregistrement.	
71	G. D. Farmer	Ancaster	19 do	3 00	The *Mail*	Toronto	do ...	do do ...	
72	G. A. Brault	Windsor Mills	21 do	3 00	John Carland	Montréal	do ...	do do ...	1
73	Auguste Prevost	Saint-Valérien	22 do	6 00	L. O. Jodoin	do	do ...	do do ...	
74	Wm. Hogg	Flesherton	27 do	24 00	W. Ramsay et Cie	Toronto	do ...	do do ...	
75	Mme A. P. Booth	Odessa	29 do	4 00	Mlle M. A. Sutherland.	Kingston	do ...	do do ...	
76	W. H. Winter	Massie	22 do	1 00	Phil. M. Springer	Springfield, Ill.	On a déclaré qu'à sa réception elle ne contenait rien.	Les soupçons tombèrent sur un commis du bureau de poste d'Owen Sound, contre lequel on n'a cependant pu obtenir de preuves légales. Le commis fut renvoyé et le directeur de la poste tenu responsable du contenu de la lettre.	5
77	Mlle M. A. Mulvena	Stat'n Richmond	1er déc.	20 00	Sœur St. Wilfred	Montréal	On a déclaré qu'elle n'av. pas été reçue par le destinataire.	Aucun indice faute d'enregistrement.	
78	Mme Dalrymple	Kingsey Falls	2 do	14 00	Mme G. Nelson	do	do ...	do do ...	
79	C. W. Watson	Brockville	4 do	10 00	Mme C. W. Watson	Fergus	do ...	do do ...	1
80	Charles Bollen	Guelph	6 do	2 00	Mme C. Bollen	Hamilton	do ...	do do ...	
81	W. H. Dickson	do	7 do	5 00	Mlle Dickson	do	do ...	do do ...	
82	Traveller's Insurance Co.	Digby, N.-E.	9 do	24 37	Cap. Clarkson	Halifax	do ...	Cette lettre a été frauduleusement obtenue du bureau de poste d'Halifax par un individu du nom de W. H. Eagan, qui se fit payer le mandat d'argent qu'elle contenait. Le commis du bureau de poste d'Halifax, qui paya le mandat n'ayant pas pris des précaut. suffisantes pour ident. la pers. qui le présent. en remb. le cont. V. les cas 68, 79 et 70, cl. I.	3

83	Mme Strothard.....	Station de Port-William.	9	do	5 00	Mme J. B. Morrow.	Halifax.....	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucun indice, faute d'enregistrement.		
84	Joseph M. Hackey.	Vill. de Bathurst	9	do	7 00	S. R. Foster et fils.	Saint-Jean.....	do ...	do	do ...	
85	R. D. Gardner.....	Ile Bizard.....	15	do	12 00	Wm. Clayworth....	Kingston.....	do ...	do	do ...	
86	T. Parkins.....	Farnham-ouest...	15	do	3 00	J. L. Morris.....	Montréal.....	do ...	do	do ...	
87	A. J. Gerard.....	Owen-Sound.....	15	do	2 00	Mme A. G. Gerard	do	do ...	do	do ...	
88	C. C. Field.....	Cobourg.....	16	do	3 00	Minnie Field.....	do	do ...	do	do ...	
89	Mr. Chatterton.....	.....	16	do	5 00	Mlle M. Morton.....	do	do ...	do	do ...	
90	Mlle L. A. Chute...	Stratford.....	17	do	3 00	Mme L. H. Parker..	Hamilton.	do ...	do	do ...	
91	Mme Anderson	Cornwall.....	18	do	3 00	Mme N. G. McIntyre.	Montréal.....	do ...	do	do ...	
92	Isidore Blondeau...	Ancienne Lorette	19	do	3 00	M. D. Dragon.....	do	do ...	do	do ...	
93	P. C. Proulx.....	Québec..	19	do	1 80	J.B. Rolland et fils.	do	do ...	do	do ...	1
94	Elizabeth Knox.....	Toronto.....	19	do	3 00	James Knox	Kingston	do ...	do	do ...	
95	A. M. Scott.....	Halifax.....	19	do	7 00	Mme H. W. Gibbs, jun.	Oshawa	do ...	do	do ...	
96	Margaret T. Scott..	Ottawa	22	do	10 00	W. McE. Scott.....	Montréal	do ...	do	do ...	
97	Louis Bourguignon	Berthier, en haut	22	do	6 00	Arthur Amiot	do	do ...	do	do ..	
98	Geo. Moore.	Hamilton.....	23	do	5 00	Mlle S. Pigeon.....	Kingston	do ...	do	do ...	
99	Arch. Lonsdall.....	Saint-André	24	do	2 00	Mlle A. Taylor.....	Montréal	do ...	do	do ...	
100	Mme R. B. Lundy...	Peterboro'	25	do	8 00	Mlle B. Lundy.....	Toronto.....	do ...	do	do ...	
101	A. J. Elliott...	Stat. de Brooklin	26	do	1 10	Thomas Hill.....	Roseneath	do ...	do	do ...	
102	Oates, Windsor et Cie.....	Toronto.....	27	do	9 00	Edgar Judge	Montréal	do ...	do	do ...	
103	John Dixon.....	Oshawa	29	do	12 00	Gillespie, Mead et Cie.....	Toronto.....	do ...	do	do ...	
104	R. L. Saunders	Rama.....	29	do	12 00	J. P. Sheers	do	do ...	do	do ...	
105	Mme Heddon.....	Cobourg..	13	do	20 00	E. Jacobs.....	Montréal	do ...	Cette lettre a été déposée à la poste pour être chargée, mais le directeur de la poste de Cobourg ayant négligé de la charger, a été tenu responsable de sa perte et en a remboursé le contenu.		3
106	J. C. Schlivauf.....	Lorne-Ouest.....	1	do	5 00	Alex. Fraser.....	St-Thomas, ouest	On a déclaré qu'elle ne contenait rien à sa réception.	Enquête infructueuse.....		7
107	— Wagner.....	Osgoode.....	4	do	10 00	Mr. Wagner.	Cumming's Br'ge	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucun indice, faute d'enregistrement.		
108	Mlle M. F. Scott...	Ottawa.....	22	do	10 00	W. McE. Scott	Montréal	do ...	do	do ...	
109	Alex. Shaw.....	Charlottetown ..	20	do	3 00	James White.	Mount Stewart...	do ...	do	do ...	
110	A. M. Scott.....	Halifax.	19	do	7 00	Mme W. H. Gibbs, jun.	Oshawa.....	do ...	do	do ...	1
111	Maria Brown.....	Brentwood..	12	do	6 00	Wm. Johnston.....	Barrie..	do ...	do	do ...	
112	J. Blondeau.....	Anci'nne Lorette	19	do	3 00	Denis Dragon.....	Montréal.....	do ...	do	do ...	
113	May Ewing.....	St. de Richmond	23	do	4 00	Mme Middleton.....	Québec.....	do ...	do	do ...	
114	Mlle Gugy.....	Québec.....	29	do	0 10	Mme Fuchs.....	Montréal	do ...	do	do ...	

ETAT No 5.—II. Lettres non-chargées.—Etat de tous les cas, arrivés pendant l'année expirée le 30 juin 1880, de soustraction ou de perte de lettres contenant de l'argent transmises par la voie de la poste en Canada.

No.	Nom de l'envoyeur.	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	Adresses des lettres. Nom.	Adresses des lettres. Lieu.	Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Résultat des mesures prises dans chaque cas par le département.	Classe dans la récapitulation.
			1879.	$ cts.					
115	Arch'd Lonsdell ...	Saint-André, Québec.	1er janv.	2 00	Melle A. Taylor....	Montréal	Le destinataire a déclaré ne pas l'avoir reçue.	Aucun indice, faute d'enregistrement.	
116	Rév. W. Mussen ...	Farnham-Ouest..	2 do	10 00	Rév. J. Empson....	do	do ...	do do ...	1
117	J. A. Renaud	do ...	3 do	10 00	L. Laforce...	do	do ...	do do ...	
118	J. B. Varin.....	Laprairie	3 do	2 00	J. Varin	do	do ...	do do ...	
119	J. H. Green	Québec.....	3 do	7 00	W. Evans	do	do ...	do do ...	
120	Abel Wilcox	Seal Cove	3 do	1 00	William Elder.....	Saint-Jean, N.B.	do ...	Cette lettre a été déposée à la poste pour être chargée, etc. Le directeur de poste ayant négligé de compléter l'enreg. en a remboursé le contenu.	3
121	W. C. Parkhill.....	Uxbridge	5 do	5 00	Christie, Brown et Cie.	Toronto	do ...	Aucun indice, faute d'enregistrement.	
122	Thomas Davidson..	Kingston.....	5 do	5 00	F. J. George.....	Kingston	do ...	do do . .	
123	Mme J. E. Kennedy	Cobourg..	6 do	7 00	Mme J.W. Carman	Sainte-Catherine	do ...	do do ...	
124	.....	Foxboro'...	6 do	10 00	Dr A. M. Ross.....	Montréal	do ...	do do ...	
125	Mme J. Chagnon...	Verchères	8 do	3 00	Mme Quintal.	do	do ...	do do ...	
126	Joseph Fedeau	Faubourg Saint-Jean, Québec..	8 do	4 00	M. Talbot.....	Saint-Evariste-de-Fosyth.	do ...	do do ...	
127	D. Pozer..	St-George-de-la Beauce.	8 do	6 00	Mme D. Pozer	Québec	do ...	do do ...	
128	Thos. Gribbon	Guelph.....	20 do	8 00	Mme F.A. Brandon	Caledonia	do ...	do do ...	
129	Mary Gribbon.....	Toronto.....	26 do	2 00	do ...	do	do ...	do do ...	1
130	Rév. W. Lamarche	Saint-Brune.....	28 do	5 00	A. L. C. Merrill....	Montréal	do ...	do do ...	
131	....	Montréal	29 do	0 35	J. R. Smith.....	Brockville	do ...	do do ...	
132	Luce Carpendale...	St. d'Arthabaska	— do	2 00	Mme D. Carpendale	Montréal	do ...	do do ...	
133	Hercule St. Louis .	Montréal	4 février	5 00	P. Deajardins	Sorel	do ...	do do ...	
134	H. Rosenberg.....	Lachine....	4 do	2 00	Mme Rosenberg.....	Montréal..	do ...	do do ...	
135	J. B. Anderson	Station de Shelburne	7 do	7 00	Mme J.B. Anderson	Toronto	do ...	do do ...	
136	Jules Lefort.	Montréal	9 do	5 00	Mme J. Lefort.....	Champlain	do ...	do do ...	
137	————————	Saint-Jérome.....	10 do	4 00	Valentin Prévost ..	Montréal	do ...	do do ...	
138	Mme J. Tate.....	Ormstown.....	11 do	1 00	M. G. Tate.....	Point.St-Charles	do ...	do do ...	

139	Mlle E. Townsend.	Toronto	13	do	7 00	Mme Townsend	Brantford	do	...	do	do	...	
140	H. Derome	Joliette	16	do	5 00	L. J. A. Derome	Montréal	do	...	do	do	...	
141	W. Lamontagne	Beauharnois	16	do	2 00	Mme Lamontagne	do	do	...	do	do	...	
142	W. D. Kirby	London	18	do	3 00	Mme W. D. Kirby	Ste-Catherine	do	...	do	do	...	
143	John Crawford	Malvern	18	do	20 00	James Hodgson	Yorkville	do	...	do	do	...	
144	Henry Liersch	S.du c.def.Baden	20	do	5 00	Singer M'f'g. Co	Guelph	do	...	do	do	...	
145	Mlle C. Pierce	Québec	20	do	2 00	John Pierce	Montréal	do	...	do	do	...	
*146	H. Hurdon	Kincardine	22	do	10 00	Mme Hurdon	Toronto	do	...	do	do	...	
*147	Mr. Stewart	Montréal	23	do	3 00	F. W. White	Dunham	do	...	do	do	...	
*148	R. Frizzell	Reedsdale	23	do	30 00	P. Garneau et Frère	Québec	do	...	do	do	...	
149	J. E. Oke	London	25	do	5 00	Mme J. E. Oke	Ste-Catherine	do	...	do	do	...	
150	James Crankshaw	Ottawa	28	do	5 00	Mme Crankshaw	Montréal	do	...	do	do	...	
151	A. L'Heureux	Faubourg Saint-Jean, Québec,	...	mars	0 40	Mme H. Lefebvre	Saint-Colomb de Sillery.	do	...	do	do	...	
152	J. P. Mowat	Campbellton, N.B.	...	do	1 25	S. Read	Québec	do	...	do	do	...	
153	D. La Marche	St-Roch-l'Achigan.	2	do	11 00	Z. La Marche	Montréal	do	...	do	do	...	
154	George Mackenzie.	Toronto	5	do	5 00	Mlle Mackenzie	do	do	...	do	do	...	
155	J. R. C. Mitchell	Portage-du-Rat	8	do	10 00	Mme J. R. C. Mitchell.	Winnipeg	do	...	do	do	...	
156	H. B. Eby	Berlin	13	do	2 00	J. A. Simmons	Toronto	do	...	do	do	...	
157	Rév. A. Barham	Sorel	15	do	10 00	Mme E. Stillwell	Montréal	do	...	do	do	...	
158	J. E. Locat	St-Henri-de-Mascouche.	20	do	2 00	Dr W. H. Young	do	do	...	do	do	...	1
159	Angèle Desjardins	Saint-Jérôme	23	do	2 05	Sarah Desjardins	do	do	...	do	do	...	
160	D. Prieur	Coteau Landing.	25	do	6 00	J. A. Prieur	do	do	...	do	do	...	
161	John Kennedy	Carillon	28	do	2 00	Mlle M. A. Kennedy	do	do	...	do	do	...	
162		Station du ch. de fer Sherbrooke	29	do	3 00	E. Beaurais	do	do	...	do	do	...	
163	Thomas Dostaler	Pointe-du-Lac	30	do	11 25	Edouard Ferland	Lanoraie	do	...	do	do	...	
164	Norman Hays	Halifax	...	do	5 00	Benjamin Clark	Fall River	do	...	do	do	...	
165	John S. Savage	Montréal	1er avril		2 00	Alfred Guay	Cacouna	do	...	do	do	...	
166	Joseph Boisseau	Saint-Jérôme	6	do	4 00	Dame Pierre Boisseau.	Montréal	do	...	do	do	...	
167	Joseph Maillet	Montréal	6	do	1 00	Joseph Maillet	Québec	do	...	do	do	...	
168	Rémi Maillet	do	6	do	1 00	do	do	do	...	do	do	...	
169	S. W. B. Smith	Whitby	8	do	7 00	G. B. Smith et Cie.	Toronto	do	...	do	do	...	
170	J. Beileau	Québec	7	do	19 08	Damase Noud	Deschambault	do	...	do	do	...	
171	John Quinn	Barrie	8	do	0 75	C. W. Bunting	Toronto	do	...	do	do	...	
172	W. W. Ogden	Toronto	15	do	7 00	W. H. Pearson	do	do	...	do	do	...	
173	Mme Barr	Montréal	16	do	8 00	W. L. Barr	Hawkesbury	do	...	do	do	...	
174	Mme W. A. Smith	Philipsburg	16	do	1 59	Mlle Mills	Montréal	do	...	do	do	...	
175	Rév. Mr. Chiccine	St-Thomas-de-Joliette.	19	do	30 00	Rév. M. Deguise	do	do	...	do	do	...	
176	James A. Moulson	Brockville	19	do	18 05	J. B. M. Chipman	do	do	...	do	do	...	
77		Trois-Rivières	19	do	2 00	British American Dyeing Co.	do	do	...	do	do	...	

ETAT No. 5.—II. Lettres non-chargées—Etat de tous les cas, arrivés pendant l'année expirée le 30 juin 1880, de soustraction ou de perte de lettres transmises par la voie de la poste en Canada.

No.	Nom de l'envoyeur	Où mise à la poste.	Quand mise à la poste.	Contenu déclaré.	Adresses des lettres. Nom.	Adresses des lettres. Lieu.	Déclaration relative à la perte ou soustraction.	Résultat des mesures prises dans chaque cas par le département.	Classe dans la récapitulation.
			1880.	$ cts.					
178	M. Westgage	Whitevale	19 avril	50 00	T. P. Hodgson	Moul. de Horning	$45 seulement ont été reçues.	Enquête infructueuse. L'enveloppe n'a pas été conservée.	7
179	A. Garneau	Ottawa	19 do	8 00	Mme A. Garneau	Québec	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinat.	Aucun indice, faute d'enregistrement.	
180	Wm. Mason	Toronto	20 do	5 00	Mme Mason	Montréal	do ...	do do ...	
181	Robert Houghan	C. de f. du Gr.-Tronc, B.P.T.	21 do	18 00	Mme RobtHoughan	do	do ...	do do ...	
182	George Barbeau	Québec	21 do	5 00	M. F. Barbeau	do	do ...	do do ...	
183	Mlle Fitzgerald	do	21 do	4 00	Mlle Fitzpatrick	do	do ...	do do ...	
184	Elizabeth J. McDonald.	Sackville, N.B.	23 do	6 00	Mlle Martha McFate.	Saint-Jean, N.B.	do ...	do do ...	1
185	Damase Cyr	St-Roch-de-Québec.	24 do	8 00	Damase Cyr	Montréal	do ...	do do ...	
186	Léandre Gauthier	Saint-Jérome	29 do	Bills $10 M.O. $40	A. W. Ogilvie et Cie.	do	do ...	do do ...	
187	Joseph Martin, fils	Bass.de Chambly	29 do	1 00	Joseph Martin, père	do	do ...	do do ...	
188	Jules Filiatreault	Montréal	30 do	2 00	Louis Mallette	Ottawa	do ...	do do ...	
189	W. O. M. Cross	Napanee	1er mai	1 45	J. O'Loughlin	Montréal	do ...	do do ...	
190	Joseph Maillet	Montréal	3 do	3 00	Célina Bédard	Québec	do ...	do do ...	
191	C. S. Wilson	Madoc	11 do	$44, M. O. $1.55	H. S. Evans	Montréal	.....	Volée par J. Gallagher, commis dans le bureau de poste de Montréal. Gallagher a été arrêté, mais ayant été admis à caution, il a quitté le pays.	4
192	Mme G. Burns	Mount Forest	10 do	6 00	Smith Frères	Toronto	On a déclaré qu'elle n'avait pas été reçue par le destinataire.	Aucun indice, faute d'enregistrement.	
193	M. Lortie	Stat. du c. de fer du Calumet	12 do	10 00	T. Foley	Montréal	do ...	do do ...	1
194	Sœur Gamlin	L'Assomption	12 do	10 00	Sœur Elizabeth	do	do ...	do do ...	

195	T. C. Dobson.	Toronto	13	do	9 50	J. M. O'Loughlin	do	do	do	do		
196	F. C. Emberson	Montréal	14	do	2 00	Mlle. Dessone	Québec	do	do	do		
197	P. N. Markel	Trois-Rivières	17	do	12 00	*Gazette Officielle*	do	do	do	do		
198		Cornwall	19	do	10 00	Mlle Maggie Frazer	Montréal	do	do	do		
199	Frank Lemieux	Sorel	21	mai	2 00	Mme F. Lemieux	Montréal	do	do	do	1	
200	Carrie Alderdice	Toronto	23	do	5 00	Mlle Ann Alderdice	do	do	do	do		
201	J. H. Wood	Kingston	29	do	6 00	J. R. Wood	Toronto	do	do	do		
202	Thompson Ferrier	Waterdown	29	do	15 00	Chester Ferrier	do	do	do	do		
203	G. E. Panter	Toronto	30	do	2 00	Mme G. E. Panter	London	do	do	do		
204	Alfred Potvin	Bagotville	3	do	35 00	J. B. Renaud et Cie	Québec	do	Cette lettre a été déposée à la poste pour être chargée, mais le direc. de la poste de Bagotville, ne l'ayant pas chargée, en a remboursé le contenu.		3	
205	James Perry	Saint-Hyacinthe	2	juin	2 00	Mme Ed. Elliott	Sorel	do	Aucun indice, faute d'enregistrement.			
206	M. Paymen	Portland, Ont.	2	do	15 00	Mlle Lizzie Jones	Montréal	do	do	do		
207	Manley Darling	Trenton	5	do	5 00	Mlle Eliza Darling	Toronto	do	do	do		
208	M. Weir	London, Ont.	5	do	15 00	Wheeler et Wilson	do	do	do	do		
209	Samuel Gowan	Toronto	6	do	4 00	Mlle Mary Bailey	Meaford	do	do	do		
210	Alfred Pleau	Beauharnois	7	do	6 00	Alfred Pleau	Montréal	do	do	do		
211	Kate Hooper	Montréal	11	do	1 00	S. Hooper	Kingston	do	do	do		
212	Mme J. B. Laing	Port-Perry	12	do	5 50	Mme Hazlehurst	Toronto	do	do	do	1	
213	Mlle Badgley	Montréal	14	do	12 72	Mlle Eug. Benoit	Belœil	do	do	do		
214	W. Sidney Smith	Lindsay	15	do	5 00	Mme Henderson	Port-Hope	do	do	do		
215	Mme Mary McDonald.	Huntingdon	17	do	2 00	Wm. Moodie	Montréal	do	do	do		
216	E. Barnard	Montréal	18	do	16 00	A. R. Jenner	do	do	do	do		
217	Benjamin Lane	Kingston	21	do	6 00	Mme Lane	Hamilton	do	do	do		
218	Mme Sawyer	Stittsville	21	do	7 00	Mme Manchester	Ottawa	do	do	do		
219	Mme Bender	Yale, C.B.	11	do	3 00	Mme Bushby	Victoria, C.B.	do	do	do		

RÉCAPITULATION.

Classification des cas.	Chargées.	Non chargées.
1. Lettres que les destinataires ont déclaré ne pas avoir reçues, mais sans qu'on ait pu, faute d'enregistrement, constater la cause du défaut, ou si celui-ci a eu lieu au bureau de poste	.....	207
2. Contenues dans des malles ou paquets que l'on a dit n'être pas parvenus au lieu de destination ; la cause du défaut n'ayant pas été constatée,	8	
3. Cas où des lettres ont été perdues, détournées ou délivrées par erreur dans des bureaux de poste, le contenu ayant été remboursé par les officiers responsables	48	5
4. Lettres perdues, détournées ou délivrées par erreur dans les bureaux de poste, le contenu n'ayant pas été recouvré	2	1
5. Lettres dont le contenu ou une partie a été perdu ou volé, le contenu ayant été remboursé par les officiers responsables	7	2
6. Lettres dont le contenu ou une partie a été perdu ou volé dans des bureaux de poste, le contenu n'ayant pas été recouvré		
7. Lettres dont le contenu ou une partie a été déclaré perdu, aucune preuve n'ayant été apportée pour expliquer la prétendue disparition	41	4
8. Lettres volées ou supposées avoir été volées dans des bureaux de poste ou soustraites des malles *en route*, le contenu ayant été recouvré	1	
9. Lettres volées dans des bureaux de poste ou soustraites des malles *en route*, le contenu n'ayant pas été recouvré	9	
10. Lettres accidentellement détruites en cours de transmission	2	
Totaux	118	219

JOHN O'CONNOR,
Directeur général des postes.

WILLIAM WHITE,
Secrétaire.

ETAT N° 10.

LETTRES DE REBUT.

ETAT

TABLEAU des lettres reçues au bureau des lettres de rebut, pendant l'exercice comment on a

TABLEAU No I.—Indiquant le nombre de lettres

Nombre de lettres reçues.	—	—	—
LETTRES DE REBUT :—			
Renvoyées de la Grande-Bretagne	7,225		
do des Etats-Unis	67,695		
do de Terreneuve	395		
do des Bermudes	19		
do des Antilles anglaises	28		
do de la Nouvelle-Galles du Sud	129		
do de Queensland	24		
do de la Nouvelle-Zélande	99		
do de la Tasmanie	6		
do Guyane anglaise	20		
do des pays étrangers	24		
		75,664	
Renvoyées de bureaux de poste en Canada, classées comme suit :			
Lettres chargées (y compris 506 d'origine étrangère)	5,127		
Lettres chargées contenant des valeurs	2,345		
Lettres de rebut ordinaires, du Canada	183,588		
Lettres de rebut, d'autres pays	64,213		
do avec adresses imprimées	19,622		
do affranchies : officiel	4,590		
Ré-expédiées du bureau des lettres de rebut, et retournées sans être réclamées	38,291		
Livres de rebut, paquets, etc	2,135		
Circulaires, cartes-poste, etc	115,895		
		435,806	
LETTRES SPÉCIALES, classifiées comme suit :			511,470
Lettres chargées, reçues pour rectification d'adresse et droit de port, etc	4,005		
Lettres contenant des valeurs, reçues pour rectification d'adresse et droit de port, etc	1,437		
		5,442	
Lettres ordinaires reçues pour droit de port	29,669		
do do rectification d'adresses	10,208		
		39,877	
Lettres locales reçues pour droit de port		4,594	
do affranchies ou insuffisamm. affranchies pour l'étrang.		14,806	
do de rebut renvoyées au bureau		4,223	
Cartes-postales reçues pour droit de port	3,723		
do do rectification d'adresse	2,288		
		6,011	
Circulaires reçues pour droit de port	912		
do do rectification d'adresse	1,881		
		2,793	
A reporter		77,746	511,470

No. 10.

terminé le 30 juin 1880, indiquant si elles contenaient ou non des valeurs, et disposé de ces lettres.

de toute espèce reçues et ce qui en a été fait.

Comment on en a disposé.	—	—	—	—
LETTRES DE REBUT—				
Renvoyées en Angleterre, y compris toutes les lettres étrangères non énumérées ci-dessous ; étaient enregistrées.....(244)	.....	11,732		
Renvoyées aux Etats-Unis ; de ces lettres étaient chargées .....(260)	.....	51,835		
Renvoyées à Terreneuve ; de ces lettres étaient chargées .....(1)	.....	172		
Renv. aux Bermudes ; de ces lett. étaient chargées(1)	.....	16		
(506)			63,755	
Lettres chargées renvoyées aux auteurs, y compris celles d'origine étrangère.....	4,120			
Lettres chargées, au bureau des lettres de rebut, conservées pour réclamants.....	63			
Lettres chargées non délivrées aux auteurs pour refus de rachat, manque d'adresse des auteurs, etc., trouvées sans valeur et détruites.....	944			
		5,127		
Lettr. conten. des valeurs, renvoyées aux auteurs....	2,170			
do do au B. L. R., conservées p. les récl...	174			
do do ent. les mains des direc. de la poste.	1			
		2,345		
			7,472	
Lettr. de rebuts ordin. renvoyées aux auteurs.....	160,760			
do do à leurs adresses.....	19,622			
do do bur. du gouvernement.	4,590			
		184,972		
Lettres de rebut sans signature ou marque de poste, comptes, etc., détruits.....	98,950			
Lettres de rebut renvoyées, détruites.....	38,291			
		137,241		
Livres de rebut, paquets, etc., renvoyés aux auteurs...	2,129			
do do do sans valeur, détruits.	6			
		2,135		
Circulaires et cartes-postales détruites..	.....	115,895		
			440,243	
				511,470
LETTRES SPÉCIALES—				
Lettres chargées renvoyées aux auteurs.....	3,575			
do expédiées aux destinataires.....	364			
do au B. L. R., conservées p. les réclamants..	30			
do détruites, n'étant d'aucune valeur, ou non signées.....	36			
		4,005		
Lettres contenant des valeurs renvoyées aux auteurs ou expédiées.....	1,405			
Lett. conten. des val. renv. au B.L.R., cons. p. les récl.	31			
do do ent. les mains des direc. de la poste.	1			
		1,437		
			5,442	
Lettres ordinaires reçues et renvoyées aux auteurs.....	19,522			
Lettres ordinaires reçues et expédiées aux destinataires.....	6,215			
A reporter.....	25,737	.....	5,442	511,470

ETAT No. 10.—Etat des lettres reçues au bureau des lettres de rebut,

TABLEAU No. I.—Indiquant le nombre de lettres

Nombre de lettres reçues.	—	—	—
Report		77,746	511,470
LETTRES SPÉCIALES, classifiées comme suit :			
Livres, paquets, journaux, etc., contenant des incluses		657	
Paquets, livres, etc., reçus pour droit de port, rectification d'adresse, ou non-réclamés		2,512	
			80,915
Grand total			592,385

SOM

Lettres de rebut reçues	511,470
Lettres spéciales reçues	80,915
	592,385

pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880, etc.—*Suite.*

de toute espèce reçues et ce qui en a été fait.—*Fin.*

Comment on en a disposé.	—	—	—	—
Report	25,737		5,442	511,470
LETTRES SPÉCIALES—				
Lettres ordinaires reçues pour droit de port, conservées pour les réclamants	379			
Lettres ordinaires reçues pour droit de port, détruites.	3,553			
		29,669		
Lettres ordinaires reçues pour rectification d'adresse, renvoyées aux auteurs	8,464			
Lettres ordinaires reçues pour rectification d'adresse, expédiées aux destinataires	53			
Lettres ordin. reçues pour rectific. d'adresse, détruites.	1,691			
		10,208		
			39,877	
Lettres de rebut renvoyées au bureau, détruites			4,223	
Lettres locales reçues p. droit de port, renv. aux auteurs		2,885		
do expédiées aux destinataires		819		
do détruites		890		
			4,594	
Lettres pour pays étrangers renvoyées aux auteurs		9,986		
do do expéd. aux destinataires		3,710		
do do détruites		1,110		
			14,806	
Cartes-poste reçues p. droit de port, renv. aux auteurs	1,066			
do do expéd. aux destin.	2,657			
		3,723		
Cartes-poste reç. p. rectific. d'adresses, r. aux auteurs	1,273			
do do exp. aux destin.	6			
do do détruites	1,009			
		2,288		
			6,011	
Circulaires reçues p. droit de port, renv. aux auteurs.	866			
do do détruites	46			
		912		
Circulaires reç. p. rectific. d'adresses, renv. a. auteurs.	599			
do do exp. a. destinat.	1			
do do détruites	1,281			
		1,881		
			2,793	
Livres, journaux, etc., contenant des incluses, renvoyés aux expéditeurs	40			
Livres, journaux, etc., contenant des incluses expédiés aux destinataires	612			
Livres, journaux, etc., contenant des incluses, détruits.	5			
		657		
Paquets gardés p. droit de port, rectification d'adresses, ou non-réclamés, renvoyés aux expéditeurs.	868			
Paquets gardés p. droit de port, envoyés aux destinat.	766			
do do rest au bur. des L. R.	701			
do do détruites	177			
		2,512		
			3,169	
				80,915
Grand total				592,385

MAIRE.

Lettres de rebut dont on a disposé comme ci-dessus. ... 511,470
Lettres spéciales do do ... 80,915

592,385

ETAT No. 10.—*Suite.*

TABLEAU No. 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur; le montant et la nature de leur contenu; le nombre de ces lettres distribuées pendant l'année, et le nombre restant non distribué.

Nombre de lettres reçues pend. l'exercice terminé le 30 juin 1880.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.	Nomb. de lett. distribuées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.	Nombre de lett. non-distribuées le 30 juin 1880, demeurant non réclamées au bur. des lettres de rebut.	Nomb. de lettr's non-distribuées le 30 juin 1880, et étant entre les mains des maîtres de poste. pour être distrib.
		$ cts.			
4,799	Argent (y compris $30.79 inclus dans des lettres désignées sous d'autres chefs).	25,216 98	4,629	170	.....
81	Lettres de change	38,496 79	81	.....	.....
8	Effets publics	876 93	8	.....	.....
280	Chèques	22,993 17	273	7	.....
304	Traites	50,219 71	302	2	.....
1	Billets échus	80 00	1	.....	.....
351	Mandats d'argent (des postes)	6,682 98	337	14	.....
57	Ordres	8,056 90	54	3	.....
2	Certificats de passage	292 50	2	.....	.....
521	Billets promissoires	96,859 17	508	12	1
763	Reçus	111,687 06	743	20	.....
9	Certificats d'actions	19,700 00	9	.....	.....
244	Lettres chargées envoyées au bur. des lettres de rebut, Londres, Angleterre	.....	244	.....	.....
260	do do Washington, E.-U.	.....	260	.....	.....
1	do do Terreneuve	.....	1	.....	.....
1	do do Bermudes	.....	1	.....	.....
187	Titres	.....	182	5	.....
126	Documents de valeur	.....	122	4	.....
5	Certificats—Baptême	.....	4	1	.....
1	do Bestiaux	.....	1	.....	.....
86	do Moralité	.....	74	11	1
16	do dénomination religieuse	.....	15	1	.....
1	do Commis voyageur	.....	1	.....	.....
2	do Décès	.....	2	.....	.....
1	do Pharmaciens	.....	1	.....	.....
6	do Ingénieurs	.....	6	.....	.....
1	do Assurances	.....	1	.....	.....
3	do Etudiants en droit	.....	3	.....	.....
15	do Mariage	.....	15	.....	.....
5	do Franc-maçonnerie	.....	5	.....	.....
3	do Odd Fellows	.....	3	.....	.....
13	do Loges orangistes	.....	13	.....	.....
15	do Instituteurs	.....	14	1	.....
5	Affidavits	.....	4	1	.....
3	Contrat	.....	3	.....	.....
2	Albums	.....	2	.....	.....
1	Baromètre portatif	.....	.....	1	.....
15	Livres	.....	15	.....	.....
3	Chaussures, etc	.....	3	.....	.....
1	Batterie de Boyd	.....	1	.....	.....
1	Bracelets (dorés)	.....	1	.....	.....
1	Carte ouvragée	.....	1	.....	.....
4	Habits	.....	4	.....	.....
1	Cylindre en cuivre et therm. en verre	.....	1	.....	.....
3	Diplômes	.....	2	1	.....
3	Congés de matelot	.....	3	.....	.....
6	do soldat	.....	6	.....	.....
2	Robes	.....	2	.....	.....
1	Lorgnon	.....	1	.....	.....
1	Yeux artificiels	.....	1	.....	.....
1	Moulinet de pêche	.....	1	.....	.....

ETAT No 10.—*Suite.*

TABLEAU No 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur ; le montant et la nature de leur contenu ; le nombre de ces lettres distribuées pendant l'année, et le nombre restant non distribué.

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.	Nombre de lettres distribuées sur celles reçues pendant l'exerc. terminé le 30 juin 1880.	Nombre de lettres non distribuées le 30 juin 1880, demeurant non réclamées au bureau des l. de reb	Nombre de lettres non distribuées le 30 juin 1880, étant en mains des directeurs de poste pour être distrib.
		$ cts.			
2	Bijou en écaille de poisson		2		
1	Sac à tabac		1		
3	Diamants de vitrier		3		
2	Bracelets en or		2		
7	Broches en or		7		
2	Chaîne d'or		1	1	
1	Croix et collier en or		1		
3	Boutons d'or		3		
1	do et de diamants		1		
9	Boucles d'oreilles d'or		7	2	
46	Anneaux d'or		41	5	
5	Médaillons d'or		5		
2	Pépites d'or		2		
1	Crayon en or		1		
4	Epingles d'or		4		
1	Quartz aurifère		1		
1	Boutons d'or pour chemises		1		
1	Lunettes d'or		1		
1	Dé en or			1	
5	Breloques en or		5		
2	Montres en or		2		
1	Chaîne de montre en or		1		
1	Clef do		1		
1	Anneau en caoutchouc		1		
1	do à l'usage des dentistes		1		
57	Polices d'assurance		56	1	
2	Bijouterie (inférieure)		2		
2	Clefs			2	
2	Dentelle		2		
5	Mouchoirs en dentelle et en soie		5		
1	Scrip de terres		1		
1	Licences d'encanteur		1		
1	do de pêche		1		
3	do d'aubergiste		3		
2	Permis de vente de liqueurs		2		
1	Registre de mariage		1		
1	Médaille (en cuivre)		1		
1	Miscroscope		1		
1	Médicament		1		
2	Chaînes en métal et en cheveux		2		
4	Mitaines		3	1	
1	Mocassins		1		
4	Anneaux de serviette (plaqués)		3	1	
44	Livrets de banques et de société de const		43	1	
1	Passeport			1	
1	Certificat de prêteur sur gages		1		
2	Porte-crayon		1	1	
2	Canifs		2		
1	Epingle (plaqué)		1		
1	Pipe		1		
1	Epinglette, plaquée		1		
20	Procurations		20		

ETAT No 10.—*Fin.*

TABLEAU No 2.—Indiquant le nombre de lettres reçues contenant de l'argent ou autres articles de valeur ; le montant et la nature de leur contenu ; le nombre de ces lettres distribuées pendant l'année, et le nombre restant non distribué.

Nombre de lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.	Nature du contenu.	Valeur du contenu des lettres reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.	Nombre de lettres distribuées sur celles reçues pendant l'exercice terminé le 30 juin 1880.	Nombre de lettres non distribuées le 30 juin 1880, demeurant non réclamées au bureau des l. de reb.	Nombre de lettres non distribuées le 30 juin 1880, étant en mains des directeurs de poste pour être dist.
		$ cts.			
2	Contremarques de chemin de fer		2		
18	Billets gratuits do		18		
15	Billets de do		15		
1	Rasoir et cuir à rasoir		1		
1	Revolver		1		
6	Anneaux (dorés)		6		
2	Scies, etc		2		
2	Chemises et pantalons		2		
1	Soie		1		
4	Cravattes de soie		4		
1	Boutons en argent		1		
2	Boucles d'oreilles do		2		
4	Anneaux do do		4		
1	Médaille d'argent		1		
2	Colliers d'argent		2		
2	Boutons de chemises en argent		1	1	
1	Tube d'argent		1		
1	Chaîne de montre en argent		1		
7	Montres d'argent		6	1	
1	Fil d'argent		1		
1	Pantoufles		1		
1	Livret de soldat			1	
6	Passes sur vapeurs		5	1	
2	Dents (fausses)		2		
1	Boîtiers et mouvements de montres		1		
3	Montres (alliage)		3		
1	Clef de montre		1		
8,579		381,142 19	8,302	275	2
4,335	Ajoutez—Lettres chargées ordinaires et lettres contenant des valeurs non ci-dessus énumérées, qui ont été soit renvoyées, expédiées ou dont on a autrement disposé, tel qu'indiqué au tableau No 1		4,312	23	
	Grand total—lettres contenant des valeurs dont il a été disposé		12,614	298	2
	do en mains des directeurs de poste		2		
	do non réclamé au bureau des lettres de rebut		293		
12,914			12,914		

ÉTAT No. 11.

CAISSE D'ÉPARGNES DES POSTES DU CANADA.—Compte de tous les dépôts reçus et remboursés en vertu de l'acte 38 Vict., chap. 7, depuis le 1er juillet 1879 jusqu'au 30 juin 1880, et du montant total dû à tous les déposants à cette dernière date.

	$ cts.			$ cts.
Balance due aux déposants le 30 juin 1879	3,105,190 80	Remboursements aux déposants pendant l'année :—		
Déposé à la caisse d'épargnes des postes durant l'année	2,720,216 00	En argent	$1,820,213 16	
Intérêt alloué aux déposants pendant l'année, calculé d'après l'Acte des Postes, 1875, sections 65, 66 et 67	136,075 47	Transféré, sur la demande des déposants, au ministère des finances, pour inscription en effets fédéraux	195,600 00	2,015,813 16
		Balance due aux déposants le 30 juin 1880 :—		
		Portant intérêt à 4 pour cent	$3,770,744 22	
		" " *5 " à trois mois d'avis	159,500 00	3,945,669 11
		Chèques en circulation et non présentés pour paiement	15,424 89	
	5,961,482 27			$5,961,482 27

* On n'a accepté aucun nouveau dépôt à 5 pour cent depuis 1871, et toutes les personnes qui avaient des dépôts portant ce taux d'intérêt, ont reçu avis (novembre 1880) d'une réduction de ce taux à 4 pour cent.

ETAT No. 11—*Fin.*

CAISSES D'EPARGNES DES POSTES DU CANADA.—ETAT des frais d'administration, depuis le 1er juillet 1879 jusqu'au 30 juin 1880.

	$ cts.
Appointements au bureau central	13,227 60
Travail supplémentaire nécessité pour calculer l'intérêt et balancer le grand-livre des déposants, au bureau central, en juillet 1879	.....
Compensations aux directeurs de poste	4,583 75
Impressions et reliure (d'après les comptes de l'imprimeur de la reine)	1,875 75
Papeterie (d'après les comptes du bureau de la papeterie)	377 94
Divers, y compris annonces, frais de route des inspecteurs, télégrammes, etc	47 10
	20,112 14
MOINS—Coût estimatif (y compris les commissions payées aux directeurs de poste, $489 00) de la réception de dépôts, et du versement au ministère des finances, pour inscription au nom des déposants, en effets fédéraux, de la somme de $195,600.00	978 00
Laissant pour frais d'administration de la caisse d'épargnes des postes, pour l'année, la somme de	19,134 14

A. CAMPBELL,
Directeur général des postes.

J. C. STEWART,
Surintendant, division de la caisse d'épargne.